86-0310/

Commerce et navigation sur le canal Chambly: aperçu historique

P.-André Sévigny

Études en archéologie, architecture et histoire

Direction des lieux et des parcs historiques nationaux
Parcs Canada
Environnement Canada
1983

©Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1983.

En vente au Canada par l' entremise de nos agents libraires agréés et autres librairies, ou par la poste au Centre d' édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Hull, Québec, Canada K1A 0S9.

This issue is available in English as "Trade and Navigation on the Chambly Canal: A Historical Overview" (catalogue no. R64-138/1983E) in Canada through authorized bookstore agents and other bookstores, or by mail from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Hull, Quebec, Canada K1A 0S9.

Prix Canada: 6,00 $
Prix à l' étranger: 7,20 $
Prix sujet à changement sans préavis.

Nº de catalogue: R64-138/1983F
ISBN: 0-660-91048-9

Publié avec l' autorisation
du ministre de l' Environnement,
Ottawa, 1983.

Révision, conception et maquette: Suzanne Adam-Filion

Les opinions exprimées dans le présent ouvrage sont celles de l' auteur et ne sont pas nécessairement partagées par Environnement Canada.

Couverture: Deux barges de bois de pulpe, touées par des chevaux, approchent de Saint-Jean en 1914.

Table des matières

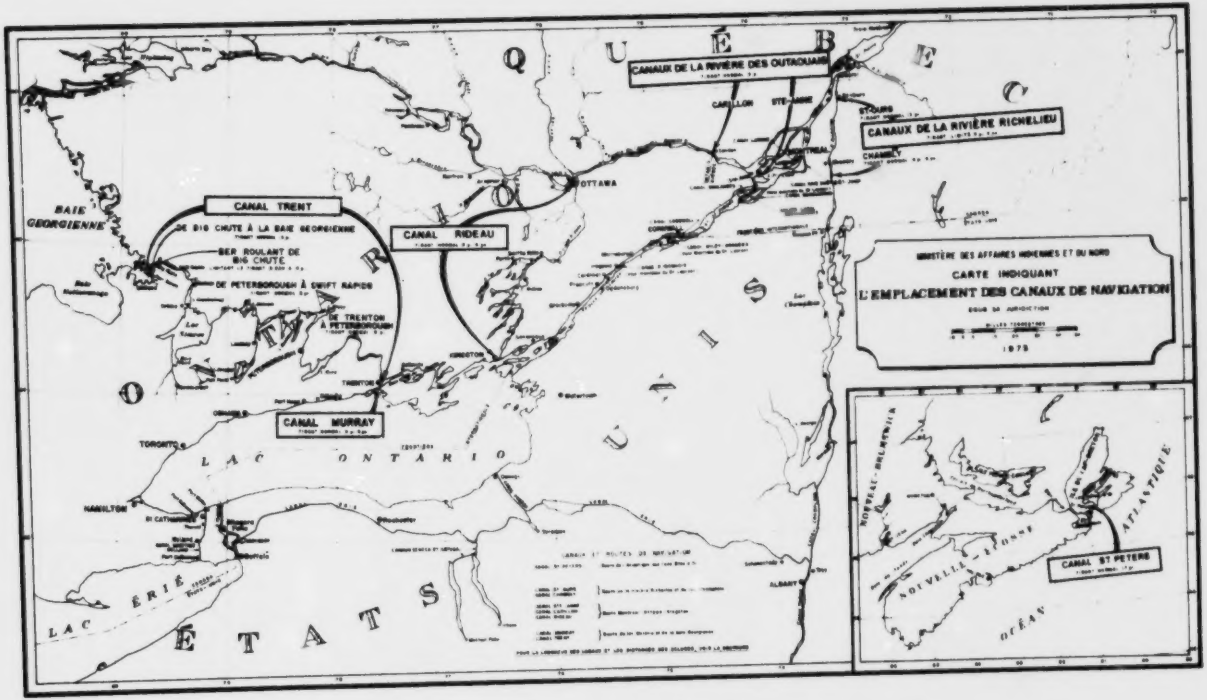
Sommaire 5
Avant-propos 7
Remerciements 9
Introduction 11

Première partie
L'utilisation du Richelieu avant sa canalisation, 1603-1843
I La Nouvelle-France, 1603-1763 13
II Le régime anglais: commerce et guerre, 1763-1815 17
III Compétition commerciale et canalisations, 1815-1843 20

Deuxième partie
L'utilisation commerciale du canal Chambly, 1843-1960
I Le canal Chambly et la conjoncture commerciale: évolution .. 24
II Les radeaux de bois 29
III Les voiliers 34
IV Les barges 43
V Les vapeurs 55

Conclusion 67
Appendices A. Tableau comparatif indiquant la différence du mouvement total des effets sur les canaux Welland, du St-Laurent et Chambly entre l'année 1850 et les deux années précédentes .. 70
Appendices B. Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Chambly pendant l'année 1850 72

Notes 74
Bibliographie 80



Carte des canaux du Canada et de l'État de New York, 1973.

Sommaire

Peut-être plus que tout autre cours d'eau de l'Amérique septentrionale, la rivière Richelieu fait surgir à l'esprit des évocations guerrières. Plus de deux siècles d'affrontements armés justifient amplement une telle réputation.

Pourtant, pour les populations souvent rivales qui s'implantent de part et d'autre de l'axe Richelieu—Hudson, à l'époque coloniale, la vie quotidienne a d'autres exigences et celles-ci s'appuient tout autant sur cette voie d'eau. La Nouvelle-France, par exemple, a recours au Richelieu pour mettre la main sur les bois exceptionnels du pourtour du lac Champlain. Après 1760, également, les colons du Vermont utilisent cette route à la fois pour s'approvisionner et pour assurer un débouché vital à leurs ressources naturelles, inaugurant ainsi l'ère de l'utilisation proprement commerciale du Richelieu.

Faut-il s'étonner que, dès cet instant, les entrepreneurs commerciaux situés aux deux extrémités de l'ancienne rivière des Iroquois aient cherché à améliorer la navigation sur ce chemin maritime. Avant même la fin du XVIII[e] siècle, des propositions visant à canaliser le Richelieu seront énoncées. À Montréal, Burlington et Albany, l'idée gagnera du terrain mais la conjoncture politique et militaire de ces années en empêchera l'application. Au lendemain de la guerre de 1812, au Canada, des imbroglios politiques et financiers retarderont encore la réalisation du projet.

Ce n'est qu'au milieu du XIX[e] siècle que le rêve deviendra réalité mais les canaux alors inaugurés à Chambly et Saint-Ours seront confrontés à des défis commerciaux bien différents de ceux qui avaient présidé à leur conception: apparition du chemin de fer, concurrence des canaux américains, accroissement des dimensions des barges et voiliers, utilisation de plus en plus courante des bateaux à vapeur dans la navigation commerciale intérieure. Au cours du siècle qui suit son ouverture, le canal Chambly, compte tenu de ses dimensions désuètes, ne peut donc que très partiellement atteindre les objectifs que ses promoteurs lui avaient fixés. Le trait d'union maritime tant souhaité présente de plus en plus l'aspect d'un goulot d'étranglement entre Sorel et New York.

Si les canaux du Richelieu, et particulièrement le canal Chambly, n'ont pu satisfaire toutes les attentes, il n'en ont pas moins, dans la mesure de leur capacité, bien servi le commerce le long de cette artère internationale. C'est le canal Chambly qu'emprunta le bois canadien pour rejoindre les États-Unis. De 1835, environ, jusqu'aux années 1960, la demande américaine pour les divers sous-produits de cette matière première assura la survie du canal car au moins les trois quarts du tonnage éclusé à cet endroit étaient reliés aux ressources forestières.

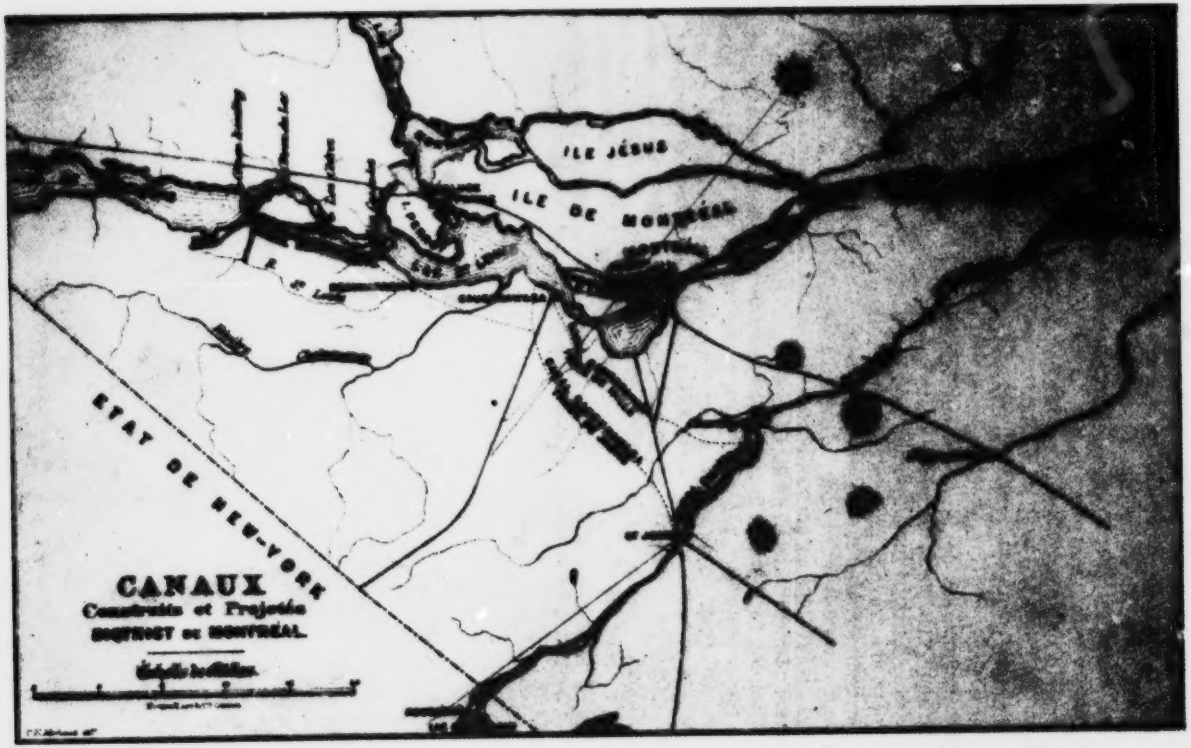
La grande contrepartie de ces exportations fut certes le charbon de la Pennsylvanie, expédié au Canada par le Richelieu. Alors que le grand commerce de transit avait misé très tôt sur les barges pour acheminer ses produits, les échanges locaux ou régionaux, pour leur part, s'effectuaient principalement en voiliers. D'une importance bien moindre, ce trafic n'en fut pas moins actif tout au cours de l'histoire du canal.

Autant sur le plan du tonnage que de la diversité des marchandises véhiculées, c'est autour de 1909 que l'activité commerciale au canal Chambly atteint son apogée. Les deux grandes guerres qui vont suivre, ainsi que la dépression économique qui les sépare, porteront un coup très dur au trafic international sur le Richelieu. Seule la navigation à 12 pieds le long de l'axe Richelieu—Hudson aurait pu, dans une certaine mesure, redresser cette conjoncture dramatique. Mais l'échec de ce projet, particulièrement à la hauteur du canal Chambly, a annihilé tous les espoirs de relance et sonné le glas commercial du canal.

Avant-propos

L'étude qui suit procède d'une recherche plus générale que nous avions entreprise il y a quelques années. Il s'agissait alors de retracer l'histoire économique de la vallée du Richelieu, du XVII^{e} siècle à nos jours. L'amplitude de la période, jointe à la nécessité d'aborder tout le domaine des relations canado-américaines, amena une modification des coordonnées du travail; nous nous sommes limités, dès lors, à scruter l'histoire commerciale du Richelieu depuis sa canalisation en 1843. Enfin, pour répondre au besoin pressant d'études spécifiques sur le canal Chambly, il fut jugé opportun d'axer davantage notre recherche sur l'utilisation commerciale au canal Chambly.

Enfin, une remarque s'impose. Notre étude n'est pas exhaustive et elle ne prétend surtout pas vider l'immense champ de recherche que constitue l'histoire commerciale du Richelieu ou même du canal Chambly. Nous avons affaire à une route internationale et, ne serait-ce qu'à ce titre, les résultats de notre enquête ne peuvent être que fragmentaires. Nombreux, en effet, sont les dépôts d'archives, officielles et privées, au Canada et aux États-Unis, qui restent inexplorés. D'autres ne sont pas épuisés. Notre recherche prend donc davantage l'aspect d'un coup de sonde, utile sans doute pour apprécier le travail qui reste à faire.



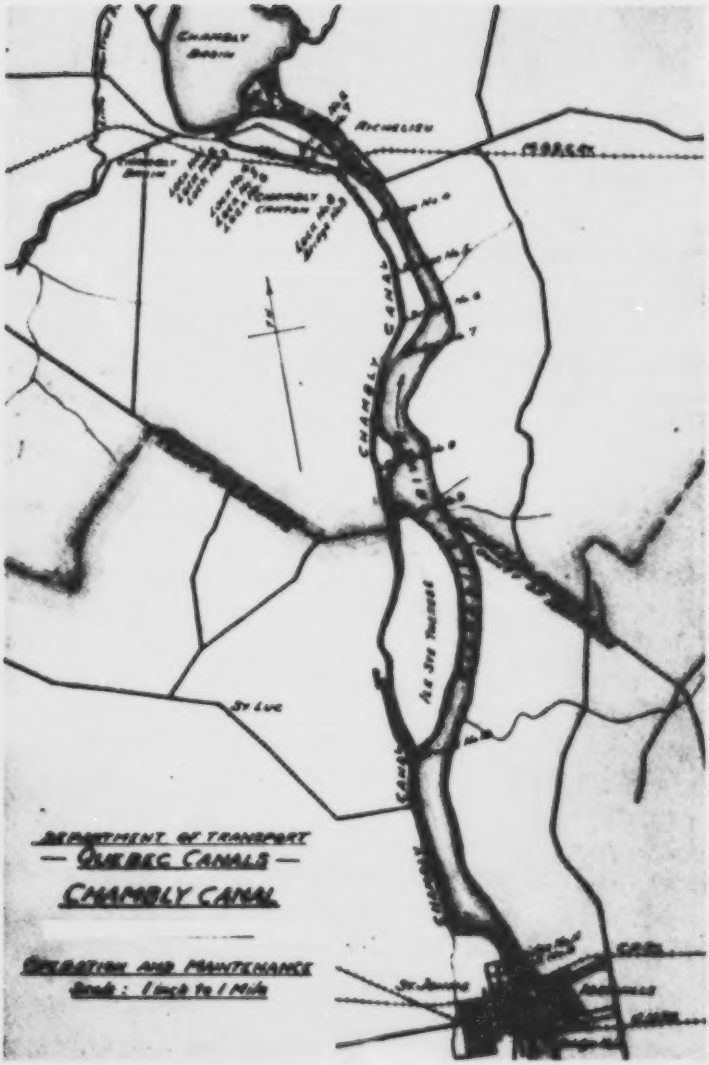
Carte du réseau des canaux de la province de Québec en 1867. Cette carte illustre aussi les principales voies de chemin de fer de l'époque et deux tracés encore étudiés en 1867 en vue du creusage de canal Caughnawaga. (Rapport général du commissaire des Travaux publics pour l'année 1867, carte nº V, après la p. 129.)

Remerciements

Au cours de notre enquête, nous avons eu le bonheur de compter sur la collaboration de plusieurs personnes. Plus spécialement, cependant, il convient de souligner la contribution documentaire de deux collègues de la section de la recherche historique: Normand Lafrenière qui, dans le cadre d'une étude sur l'histoire sociale du canal Chambly, a dépouillé en 1974-1975 de nombreux journaux, surtout de Saint-Jean, et mis ses fiches de travail à notre disposition; également Louise-Andrée Hardy, dont les enregistrements d'entrevues orales, menées en 1975 auprès de personnes reliées dans le passé aux opérations du canal Chambly, nous ont été d'une grande utilité. Qu'ils veuillent bien trouver ici l'expression de notre reconnaissance.

P.-André Sévigny

Commerce et navigation sur le canal Chambly: aperçu historique



Carte du canal Chambly. Outre les neuf écluses du canal, ce plan situe les divers ponts qui enjambent cette voie d'eau ainsi que le réseau de chemins de fer de la région.

Introduction

La canalisation, c'est l'ultime remède que la technologie met à la disposition de l'homme pour contrer le plus grand mal, peut-être, qui puisse affliger un cours d'eau: sa non-navigabilité. Sur un continent encore passablement vierge, ou du moins en voie de développement, différents motifs peuvent présider à la canalisation d'une rivière. Ainsi, au Canada, entre 1775 et 1815 surtout, l'aménagement de petits canaux visait à prime abord des buts militaires, tels que l'acheminement de troupes et de ravitaillement vers les postes stratégiques du territoire. Simultanément, cependant, on les utilisa pour faciliter le peuplement de régions excentriques. Le canal de Coteau-du-Lac témoigne bien de ces priorités.

Après 1815, pourtant, à la faveur de la paix retrouvée, les divers foyers de peuplement, au pays comme aux États-Unis, compteront sur l'exploitation des ressources et les échanges commerciaux pour se développer et prospérer. On entre alors dans la seconde phase de la canalisation. Sur le Richelieu, celle-ci se voit confier une vocation nettement commerciale.

Mais comment cette voie si historiquement militaire en est-elle venue à présenter, aux XIX^{e} siècle, une orientation résolument commerciale? Quels sont ses antécédents échangistes? Quels objectifs le canal Chambly s'est-il vu fixer par ses promoteurs? Dans quelle mesure a-t-il servi le commerce? Favorables ou défavorables, quelles sont les diverses conjonctures qui ont marqué l'histoire commerciale du canal? Telles sont les grandes questions auxquelles veut répondre cette recherche sur l'utilisation commerciale du canal Chambly.

Pour y parvenir, nous avons divisé notre étude en deux parties. La première dresse un bilan de l'utilisation du Richelieu avant la canalisation, soit de 1603 à 1843. Trois brefs chapitres se partagent cette période; le premier se penche sur le régime français (1603-1763), le deuxième aborde le développement du commerce sous le régime anglais à l'époque des guerres canado-américaines (1763-1815) et un troisième, couvrant les années 1815-1843, fait état de la compétition commerciale sur l'axe Richelieu—Hudson ainsi que des travaux de canalisation entrepris le long de ce corridor.

La seconde partie du rapport est consacré à l'utilisation commerciale du canal Chambly, de son ouverture en 1843 jusqu'à nos jours. Les utilisateurs, les bateaux, ainsi que les matières premières transportées, telles sont les grandes avenues qu'il convenait d'explorer afin de bien cerner la contribution commerciale du canal. Par ailleurs, en ce qui a trait à la subdivision de cette partie, nous l'avons axée sur les bateaux, ceux-ci présentant l'avantage non-négligeable de faire ressortir l'aspect

évolutif de la navigation commerciale et, partant, de mieux servir notre approche chronologique. Quatre chapitres, rattachées successivement aux radeaux, voiliers, barges et vapeurs, envelopperont donc les révélations historiques de cette partie. Auparavant, toutefois, quelques pages seront consacrées à l'évolution structurale du canal ainsi qu'à la conjoncture commerciale et maritime de la période.

Première partie

L'utilisation du Richelieu avant sa canalisation: 1603-1843

Chapitre I
La Nouvelle-France, 1603-1763

La voie de communication que constitue la rivière Richelieu se révèle à l'Européen dès l'aube du XVII[e] siècle. En 1603, en effet, Samuel de Champlain, dans le cadre de ses explorations, en remonte le cours jusqu'à l'actuel village de Saint-Ours où des rapides lui barrent la route. Tombé au beau milieu des affrontements guerriers qui opposent les Algonquins du Saint-Laurent aux nations iroquoises, il s'initie à l'histoire et à la géographie d'une vaste région inconnue des Blancs. Il apprend dès lors qu'il se trouve sur la rivière des Iroquois, que ces derniers, jadis maîtres de la vallée laurentienne, ont été refoulés par les peuples algiques vers leur pays propre, l'État de New York, au cours de cette guerre qui, dit-on, faisait rage depuis quelques décennies déjà.

On l'informe en outre de l'existence de la route maritime Richelieu—Champlain—Hudson grâce à laquelle les Iroquois de la rivière Mohawk reviennent continuellement harceler les Algonquins sur le lac Saint-Pierre. Ayant choisi d'épauler la cause des Algonquins du fleuve, Champlain, en 1609, ira porter la guerre en Iroquoisie et prendra connaissance du lac Champlain[1].

Ainsi, jusqu'en 1665-1666, lorsque l'Iroquoisie sera temporairement et partiellement pacifiée par le régiment de Carignan, le Richelieu restera une voie guerrière et, par conséquent, un *no man's land*. L'utilisation du Richelieu comme voie de colonisation, de peuplement, débutera en 1672 avec la concession par l'intendant Talon de quatre seigneuries le long de la rivière: Sorel, Saint-Ours, Contrecoeur et Chambly. Préalablement, depuis 1665, les autorités françaises avaient assuré la sécurité de cette artère de communication par l'érection de forts à Sorel, Chambly, Sainte-Thérèse, Saint-Jean ainsi qu'à l'île Lamothe, au lac Champlain. Trop excentriques, ces deux derniers seront abandonnés en 1669 et la frontière réelle de la Nouvelle-France sur le Richelieu est, à ce moment, fixée à Chambly, aux pieds des rapides[2]. Ces débuts de colonisation seront compromis, cependant, au moins jusqu'en 1713. Tout d'abord, le commerce des fourrures attirait beaucoup plus les jeunes gens que le défrichement pénible de la terre. De plus, après 1684, les incursions iroquoises plongèrent à nouveau toute

la vallée dans l'insécurité. À partir de 1689, enfin, éclatèrent les guerres coloniales, opposant les Français du Saint-Laurent aux Anglais de l'Hudson: par sa situation géographique même, le Richelieu devint un champ de bataille.

La paix signée à Utrecht en 1713 inaugurait une ère de paix qui allait se poursuivre jusqu'en 1744. Le peuplement du bas Richelieu s'effectua à un rythme accéléré durant ces 30 années; Saint-Denis vit arriver son premier colon en 1720. Quatre ans plus tard, quelques familles s'installaient à Saint-Antoine, et vers 1729 plusieurs colons délaissaient les rives du fleuve, dans la seigneurie de Saint-Ours, pour se bâtir le long du Richelieu. À Chambly même, où on ne comptait que 18 familles en 1724, on peut relever 450 personnes en 1750. À cette date, on peut affirmer que le bas Richelieu est occupé, soit de Sorel à Chambly[3]. Dans le haut Richelieu, il fallut attendre 1731 et l'érection du fort Saint-Frédéric à la Pointe-à-la-Chevelure, au sud du lac Champlain, pour assister au même phénomène. Grâce à cette présence militaire, la frontière, d'un coup, reculait de plus de cent milles et à partir de 1733, l'intendant de la Nouvelle-France, Hocquart, concédait des seigneuries dans ce secteur. Celles de Foucault, Noyan et Lacolle, plus au sud, ne seront colonisées qu'en 1741-1742. Presque paradoxalement, le Richelieu militaire invitait la colonisation[4].

Plus que jamais, cependant, l'ouverture à la colonisation du haut Richelieu rendait nécessaire l'aménagement de voies de communication adéquates. Un réseau routier était certes souhaitable, mais la priorité devait aller à l'amélioration de la navigation sur le Richelieu même. Il fallait, par exemple, ravitailler en hommes et en matériel le fort Saint-Frédéric; en 1742 on avait construit une barque de 45 tonneaux qui faisait la navette entre Saint-Jean et Saint-Frédéric mais les rapides empêchaient celle-ci d'aller plus loin en aval. Ces mêmes rapides, comme ceux de Chambly, nuisaient considérablement aussi à l'acheminement des colons et de leurs biens vers les nouvelles seigneuries du haut Richelieu[5].

Durant cette période, en outre, un impératif industriel arrêta encore davantage la résolution des dirigeants de la Nouvelle-France de rendre navigable le Richelieu sur toute son étendue. En 1731, en effet, un programme gouvernemental de construction navale avait été inauguré à Québec. Un de ses buts était de stimuler l'entreprise privée en ce domaine[6]. En quête des bois propres à cette industrie, particulièrement le chêne et le pin, Hocquart ordonna l'inspection du haut Richelieu où cette matière première essentielle, et rare dans la colonie à l'époque, se trouvait en abondance, assurait-on. En 1734, les recherches du sieur de Chévigny se soldèrent par un échec; il avait exploré les rives du Richelieu, depuis Chambly jusqu'au lac Champlain[7].

D'autres explorations, plus loin dans le lac Champlain, furent cependant couronnées de succès. René-Nicolas Levasseur, chef de la construction navale à Québec, se rendit lui-même sur les lieux au début de 1745 et, le long de la rivière Saranac, il trouva les chênes requis; ils étaient "d'excellente qualité, presque tous propres à faire du bordage et

des baux". De plus les pins rouges et les cyprès de cette région sont d'une telle qualité "que la mature de tous les vaisseaux qui pourront estre construits icy est assurée et au delà"[8].

Dès l'année précédente, Hocquart, en confiant cette mission à Levasseur, l'avait assuré qu'il verrait à améliorer la navigation sur la rivière en faisant "brûler ou miner" les grosses roches qui en obstruaient le cours[9]. Jacques Mathieu a étudié l'exploration forestière en Nouvelle-France et il n'est pas inutile de lire la description qu'il donne du procédé de flottage des arbres:

> Le flottage sur les rivières exigeait la formation des "cajeux" au début du printemps pour profiter de la crue des eaux. [...] Lorsque la debâcle libérait les rivières et le fleuve, les ouvriers construisaient des cages en forme de radeaux, pour lesquels, suivant les méthodes françaises, ils utilisaient des bois de seconde qualité. Les "cajeux" étaient de deux dimensions, selon les difficultés ou les facilités du cours d'eau. Un grand cajeux mesurait de quarante à cinquante pieds de long par quinze à vingt de large et portait deux rangs de pieux; un petit cajeux, de moindre dimension, ne portait qu'un rang de pieux. Les bois tirés de la région du lac Champlain amorçaient leur descente en petit cajeux; une fois passé le rapide de Chambly, les ouvriers les assemblaient pour les rendre à Québec. [...] Les difficultés survenaient cependant si les eaux restaient basses au printemps. À quelques occasions, des cajeux s'échouèrent sur les récifs. Il fallut alors toute l'expérience et la tenacité de Levasseur pour les récupérer.[10]

Jusqu'à la fin du régime français, les autorités coloniales verront leurs activités dans le haut Richelieu et sur le lac Champlain entravées par les rapides de Chambly et de Sainte-Thérèse. En plusieurs occasions, ils tenteront de libérer le cours de la rivière à ces endroits en dynamitant roches, souches et autres obstacles[11]. D'autres solutions seront aussi envisagées. Par exemple l'utilisation du chemin (plus vraisemblablement un sentier ou une piste) qui reliait Laprairie et Saint-Jean autour des années 1740-1750. Ce raccourci, pourtant, n'était guère commode et, en septembre 1757, lors de la guerre de la Conquête, Bougainville renoncera à l'emprunter: "Le chemin de Saint-Jean à la Prairie est maintenant impraticable. Tant qu'on ne donnera pas aux eaux des savanes un écoulement, jamais on ne parviendra à faire ce chemin."[12]

En 1758, les troupes françaises marchant vers le lac Champlain devront à nouveau contourner les rapides de Chambly par la voie de portage, assistées à ce moment par les habitants locaux et leurs charrettes. Sans doute contrarié par ces difficultés de communication,

le général Montcalm se penche encore une fois sur les remèdes à apporter:

> il faudra examiner à la paix si, en extirpant les roches, on ne pourroit pas y rendre la navigation aisée, [...] s'il faudroit faire le chemin de la Prairie à Saint-Jean directement par les savannes ou [...] de Longueuil à Chambly et, de ce fort, à Saint-Jean par terre; ou s'il ne seroit pas plus avantageux [...] de faire un canal de la Prairie ou de Longueuil à Saint-Jean.[13]

La Nouvelle-France tombera avant que ses dirigeants aient pu se prononcer enfin sur l'opportunité de l'une ou l'autre des propositions. Quant à la canalisation du Richelieu même, c'est un projet qui ne semble pas avoir été envisagé par la colonie française, probablement à cause du manque chronique de fonds, d'ingénieurs spécialisés en ce domaine et de main-d'oeuvre. Les impératifs de la guerre, de la colonisation et même de l'industrie s'étaient avérés insuffisants, semble-t-il, pour contre-balancer le poids de ces restrictions. Avec le temps, seules les exigences du commerce sauront faire démarrer la canalisation.

Chapitre II
Le régime anglais: commerce et guerre, 1763-1815

L'histoire proprement commerciale du Richelieu débute avec la conquête du Canada par l'Angleterre. Les nombreux marchands anglais qui s'installent dans la colonie laurentienne dès 1763 ne tardent pas à apprécier le rôle stratégique de cette voie d'eau qui les unit aux colonies américaines. À toutes fins pratiques, il n'y a plus de frontière entre le Canada et le lac Champlain, ce qui met à leur portée les grandes ressources naturelles des rives de ce lac. Ces projets commerciaux sont d'ailleurs favorisés par l'arrivée dans ce secteur de nombreux colons en provenance du Connecticut et du New Hampshire actuels. Avec à leur tête Ethan Allen et ses frères, ces colons s'emparent du Vermont "gratuitement", refusant de reconnaître toute juridiction des colonies de New York et du New Hampshire sur ces terres.

Ainsi devenu une sorte d'enclave indépendante, avec son propre gouvernement et sa justice, le Vermont se lance aussitôt dans l'exploitation de ses vastes forêts et noue d'avantageuses relations commerciales avec le Saint-Laurent, son débouché naturel. Jusqu'en 1775, pins et chênes équarris, potasse et douves de tonneaux descendent le Richelieu et rejoignent Québec pour être exportés en Grande-Bretagne. Constitués en radeaux d'environ 16 pieds de large et 40 pieds de long, ces bois sont acheminés vers le Saint-Laurent dès la débâcle des glaces sur le lac Champlain[1].

Ces débuts prometteurs furent brusquement interrompus en 1775, lorsque les colonies américaines déclarèrent la guerre à l'Angleterre pour acquérir leur indépendance. Même si le Richelieu fut, dès lors, le site de nombreux affrontements entre les armées opposées, il n'entre pas dans notre sujet de retracer les péripéties de ce conflit. Ses conséquences politiques et commerciales sont cependant primordiales. Bien qu'ayant épousé la cause des colonies rebelles, le Vermont, à la fin des hostilités en 1777, maintient sa volonté de se faire reconnaître comme une colonie indépendante. Ses intérêts politiques, et surtout commerciaux, le dirigent bien davantage vers Québec. En 1778, le Vermont se donne une constitution et un gouverneur mais le Congrès américain refuse de les reconnaître. Ethan Allen entre alors en négociation avec le gouverneur anglais Haldimand qui voudrait bien séparer le Vermont des colonies américaines[2]. Ces tractations sont interrompues en 1783 alors que le traité de Paris, officialisant l'indépendance des États-Unis, range le Vermont au-dedans des frontières américaines.

Devant le refus réitéré du Congrès de reconnaître à leur territoire un status d'État au sein de l'Union, les frères Allen et leur groupe relancent pourtant les pourparlers avec l'Angleterre. Ils désirent négo-

cier le libre-échange avec le Canada, conscients que le Saint-Laurent constitue toujours, en dépit des nouvelles frontières, le débouché naturel pour leurs produits. C'est dans le cadre de ces nouvelles négociations que Silas Deane, un représentant du Vermont, propose en 1785 à Lord Dorchester la canalisation du Richelieu afin de permettre une libre navigation entre le Saint-Laurent et le lac Champlain. Il formulera de nouveau sa demande, de façon plus concrète cette fois, en 1787[3].

Lorsqu'enfin, en mars 1791, le Vermont deviendra officiellement un État américain, ces propositions de canalisation ne seront pas pour autant abandonnées. Cette année-là, par exemple, Adam Lymburner suggère de creuser un canal de six milles de Sainte-Thérèse jusqu'au bassin de Chambly, avec trois ou quatre écluses; sa profondeur serait de sept pieds et sa largeur de 14 pieds[4]. En 1796, Ira Allen, du Vermont, se rend à Londres et demande aux autorités britanniques d'entreprendre la canalisation du Richelieu[5]. Il se fait pressant car, depuis quelques années, l'évolution de la conjoncture politique et économique nécessite d'urgence la mise en oeuvre d'un tel projet.

En effet, depuis 1794, le traité de Jay-Grenville permettait aux Américains et aux Canadiens (dont le pays était divisé en deux colonies, le Haut et le Bas-Canada, depuis l'Acte Constitutionnel de 1791) de franchir à leur gré la frontière, d'emprunter gratuitement les lacs, rivières et portages de ces pays pour des motifs commerciaux. En outre en 1792, les Américains avaient mis sur pied deux compagnies dont le mandat était de relier par canaux la rivière Hudson avec le lac Ontario, d'une part, et le lac Champlain, d'autre part. En dépit de ces événements, et nonobstant les pressions exercées par les marchands de Québec et de Montréal, le projet de canalisation du Richelieu s'enlisera dans de longues discussions au Parlement du Bas-Canada. La guerre canado-américaine de 1812 ajournera le débat.

Durant la période 1763-1815, le Richelieu est surtout le théâtre d'un commerce de transit. Après la guerre de 1775, les grands radeaux de bois du Vermont reprennent le chemin de Québec. Chênes, pins, potasse et douves de tonneaux constituent encore la grosse part des exportations du Vermont vers le Canada et la Grande-Bretagne. Au début du XIX^{e} siècle, lors des guerres napoléonniennes, le commerce du bois entre le lac Champlain et l'Angleterre s'accroîtra considérablement. À partir de 1806, plus particulièrement, et ce jusqu'en 1812, plus de la moitié du chêne et du pin en partance de Québec vers la métropole anglaise proviendra du Vermont.

En 1807, puis en 1809, le président américain Jefferson mettra un embargo sur tout commerce de son pays avec l'étranger, en réponse à l'attitude de la France et de la Grande-Bretagne à l'égard des pays neutres. Les radeaux du Vermont, sur lesquels la main-d'oeuvre est surtout canadienne-française, forceront cependant les barrages douaniers et iront de l'avant avec ce commerce lucratif[6]. Pendant que le Canada recevait ces fournitures de contrebande[7], il exportait au Vermont de nombreuses denrées dont les principales, et de loin, étaient les fourrures, le poisson et le sel[8].

Parallèlement à ces échanges internationaux de transit, le Richelieu voit ses habitants s'adonner à un commerce local bien actif. Au XIX^e siècle surtout, les villages importants de Sorel, Saint-Ours, Saint-Denis, Chambly et Saint-Jean ont un marché ouvert deux fois par semaine. Le blé accapare la grosse part des transactions et, en plusieurs endroits, des employés de vastes entrepôts, sur les rives de la rivière, chargent les bateaux de grains. Ces derniers, pour la plupart, se rendent à Québec d'où le blé sera exporté: "Des voiliers et des barques sillonnent alors le Richelieu et s'arrêtent aux quais échelonnés sur la rivière. Certains navigateurs font le commerce des pommes allant les acheter à l'île La Mothe, à Lacolle, Iberville et Saint-Hilaire pour les vendre dans les paroisses du lac Saint-Pierre."[9]

Au cours de cette période, enfin, se développe le transport des passagers dans le haut Richelieu. Au début du XIX^e siècle, en effet, des Américains du Vermont mettent en service sur le lac Champlain de petits paquebots à voile dont certains vont assurer la liaison avec Saint-Jean, au Bas-Canada. Ainsi, en 1807, l'on pouvait s'embarquer à Burlington sur un bateau qui mettait entre dix et 24 heures à vous transporter à Saint-Jean, une distance de 75 milles. De cet endroit, une diligence vous amenait quotidiennement à Laprairie en trois heures, un parcours de 18 milles. Un service de traversier reliait enfin Laprairie à Montréal, un trajet de neuf milles d'une durée de deux heures et demie[10].

Peu de temps après, cependant, en juin 1809, était lancé à Burlington le *Vermont*, le deuxième bateau à vapeur au monde à entreprendre un service commercial régulier. D'une longueur de 125 pieds, ce bateau à aubes, d'une vitesse maximum de six milles à l'heure, devait faire la navette entre Whitehall, à l'extrémité sud du lac Champlain, et Saint-Jean, avec arrêt à Burlington. Ses propriétaires avaient prévu qu'il pourrait effectuer ce trajet, aller et retour, en sept jours mais, en réalité, le voyage durait habituellement un dizaine de jours. La carrière de ce paquebot prit fin tragiquement en octobre 1815 lorsqu'un bris mécanique causa son naufrage sur le Richelieu[11].

Chapitre III
Compétition commerciale et canalisations, 1815-1843

Dès la fin des hostilités, en 1815, les militaires et les hommes d'affaires du Canada s'entendent pour faire de l'amélioration des communications fluviales leur priorité absolue. Les premiers savaient maintenant que la défense du pays, surtout du Haut-Canada, serait impossible dans l'avenir sans la réalisation rapide de cet objectif. Les seconds comptaient tout autant sur ces travaux pour développer les marchés intérieurs canadiens, et contrer l'invasion commerciale américaine.

Depuis le début du siècle, en effet, les Américains ne se contentaient plus d'expédier au Canada des matières premières; ils inondaient de plus en plus le marché laurentien de leurs produits manufacturés tels que chapeaux et souliers ainsi que de tabac, sucre et thé. Le problème des communications s'aggravera encore à partir de 1821 lorsque la Compagnie de la baie d'Hudson absorbera la Compagnie du Nord-Ouest, annihilant de la sorte le commerce des fourrures dans la vallée du Saint-Laurent. Heureusement l'industrie du bois et un grand commerce de produits agricoles laissaient entrevoir une reprise économique considérable mais cette nouvelle vocation exigeait des moyens de transport accrus[1].

Dans le Haut-Canada, durant cette période, il fut donc décidé de canaliser les voies navigables. Ces travaux pressaient d'autant plus que les Américains, dans l'État de New York, achevaient la construction du canal Érié qui allait permettre de relier le port de New York et la rivière Hudson au lac Érié. De graves difficultés financières retardèrent cependant la mise en oeuvre du programme canadien. Le canal Rideau, ainsi que les canaux à Carillon, Chute-à-Blondeau et Grenville, sur l'Outaouais, ne seront inaugurés qu'en 1834. L'année précédente, le canal Welland avait ouvert ses portes. Sur le Saint-Laurent, la canalisation du fleuve, à Cornwall, fut complétée en 1843. Or le canal Érié fonctionnait déjà depuis 1825 tandis que son embranchement, le canal Oswego, était utilisé depuis 1828. Le retard était considérable. Pendant ce temps, le Bas-Canada donnait la priorité au canal Lachine qui entra en service en 1824[2].

À la même époque, sur le Richelieu, la compétition commerciale s'annonçait vive également. La situation devint dramatique lorsque, en 1823, le canal Champlain ouvrit ses portes. D'une longueur de 66 milles et d'une largeur de 40 pieds, cette nouvelle voie navigable rattachait le sud du lac Champlain à la rivière Hudson. Le Vermont, par conséquent, accédait au port de New York et au vaste marché de l'Hudson. Deux ans plus tard, avec l'ouverture du canal Érié, il entrait aussi en liaison avec

les Grands Lacs. Du jour au lendemain, le commerce entre le Saint-Laurent et le Vermont, *via* le Richelieu, subit une chute considérable. Les bois du lac Champlain, par exemple, prirent la direction de New York dans des barges spécialement conçues pour la navigation intérieure[3]. Jusqu'en 1835, environ, les échanges commerciaux entre le Vermont et le Canada se limiteront à du cabotage.

Face à cette conjoncture néfaste, il était urgent de rendre à nouveau attrayante et profitable la route du Saint-Laurent. Seule la canalisation du Richelieu pouvait y parvenir. Dès 1815, en fait, les marchands de Montréal et de Québec avaient pressé le gouvernement du Bas-Canada d'entreprendre de tels travaux sur la rivière. Ils étaient revenus à la charge en 1817 lorsque le creusage du canal Champlain avait débuté. Il n'est pas de notre ressort d'étudier la construction même du canal Chambly ainsi que les vicissitudes qui ont marqué ces travaux jusqu'à leur achèvement, en 1843[4]. Qu'il suffise d'en rappeler brièvement les principales phases.

En 1818, le Parlement du Bas-Canada autorise une compagnie privée à construire un canal à Chambly: les écluses devront avoir une largeur minimale de 20 pieds et être en mesure de faire passer les bateaux ayant un tirant d'eau de cinq pieds[5]. De graves difficultés financières retardent la mise en chantier du canal et, en 1823, les travaux ne sont pas encore entrepris. Finalement, en 1827, le gouvernement du Bas-Canada vote les fonds nécessaires au projet et prend lui-même charge des opérations. Des commissaires sont nommés en 1829 et dès l'année suivante le creusage débute à Saint-Ours, 14 milles en amont de Sorel[6].

À Chambly même, les travaux commencent en octobre 1831 mais bientôt des problèmes budgétaires, opposant les commissaires à leurs contractants, provoquent un nouvel arrêt. Malgré la nomination de William Hopkins au poste d'ingénieur en chef du projet, en mars 1835, le chantier reste désert car de nouveaux obstacles financiers surgissent. Les troubles politiques de 1837 prolongent encore cette paralysie et ce n'est qu'après l'Union des Canadas, en 1841, qu'un coup de barre décisif mènera au parachèvement du canal. À cette époque le Bureau des travaux publics fut mis sur pied et se chargea de terminer les travaux. Le 17 novembre 1843, le canal Chambly était ouvert sur toute sa longueur, ses 12 milles étant ponctués de neuf écluses.

Quant à Saint-Ours, le même Bureau approuva le projet d'un barrage avec écluse de William Hopkins mais opta pour un autre site. En septembre 1849, l'écluse Saint-Ours était inaugurée. Longue de 200 pieds et large de 45, sa profondeur au seuil était de sept pieds[7].

Il avait donc fallu plus de 30 ans pour réaliser la canalisation du Richelieu. Ce long retard était d'autant plus significatif que, depuis 1823, les États américains de New York et du Vermont, grâce aux canaux Champlain et Érié, avaient résolument orienté leur commerce vers l'Hudson et les Grands Lacs. Aux prises dès le départ avec de sérieuses difficultés financières et de non moins nombreuses tergiversations politiques, l'amélioration de la navigation sur le Richelieu, depuis la fin de la

guerre canado-américaine de 1812, avait en outre été en bute à des objections militaires. Londres plaçait ses préoccupations de défense du territoire au-dessus des intérêts politiques et commerciaux de la colonie, et un canal sur le Richelieu, aux portes des États-Unis, constituait à ses yeux l'aménagement d'une voie d'invasion dans l'éventualité d'un conflit renouvelé. En 1826, puis de nouveau en 1832, les autorités militaires anglaises tenteront par conséquent de bloquer les travaux de canalisation du Richelieu[8]. Leurs opinions ne prévaudront pas mais elles infligeront cependant au projet des retards supplémentaires.

Arrivé si tard dans la compétition commerciale, on pourrait croire que le Richelieu canalisé avait peu de chances de reprendre le terrain perdu, face surtout à l'imposant réseau américain de canaux. Si l'on considère, en outre, que dès son ouverture il doit affronter le premier chemin de fer au Canada, reliant Laprairie à Saint-Jean depuis 1836, son avenir apparaît certes compromis. Pourtant tout ne lui était pas contraire. Une exploitation effrénée et irresponsable du bois des Adirondacks depuis un demi-siècle avait abouti à l'anéantissement des grandes forêts à l'est et à l'ouest du lac Champlain. En 1835 le commerce du bois est donc bouleversé et les rôles changent. C'est le Canada, dorénavant, qui répondra aux besoins en bois de New York[9].

Notons d'ailleurs que l'entrée en service du canal Chambly remonte à cette date. Il appert en effet que même privé de ses trois écluses combinées, au bassin de Chambly, et sans le secours d'éclusiers, cette voie d'eau fut mise à contribution par quelques propriétaires de scieries situées dans la zone du canal. Ils jugèrent les travaux de canalisation suffisamment avancés pour profiter sans retard du revirement commercial et acheminer vers Saint-Jean et les États-Unis les planches et madriers sortis de leurs moulins. Les chiffres suivants, révélant la valeur des exportations de bois passant par Saint-Jean, le seul port d'entrée à l'époque entre le Bas-Canada et les États-Unis, illustrent bien la croissance rapide de ce commerce:[10]

1834------ £ 2000
1835------ £ 13 600
1836------ £ 20 600
1837------ £ 25 000
1838------ £ 34 000
1839------ £ 36 000

Entre 1815 et 1843, le bas Richelieu, toujours handicapé dans ses communications par les rapides de Chambly, n'en développe pas moins un commerce régional accru. Comme à la période précédente, les grains demeurent la denrée primordiale de cette activité économique et en particulier le blé et les pois. Les entrepôts continuent de se multiplier le long de la rivière, de même que les magasins adjacents où les fermiers de la région viennent s'approvisionner en échange de leurs céréales. De Québec et de Montréal, des chalands remontaient le Richelieu jusqu'à Saint-Ours ou Chambly, débarquaient diverses provisions et s'en retournaient chargés de céréales et autres produits agricoles.

Bientôt ces barges subirent la concurrence des bateaux à vapeur. Dès 1834, par exemple, trois bateaux de ce genre se disputent le commerce entre Montréal et Saint-Denis, deux fois la semaine. À cause du peu de profondeur du chenal, ces navires sont toutefois de proportions modestes[11]. C'est le cas également du vapeur *Salaberry* que le marchand Augustus Kuper, de Chambly, met en service en 1823 entre Québec et Chambly. Il accoste aux quais de Saint-Mathias, Saint-Marc, Saint-Antoine et Saint-Ours[12].

Les paroisses du haut Richelieu entretiennent entre elles des relations commerciales identiques. Leurs produits, cependant, sont dirigés surtout vers Saint-Jean qui jouit de voies de communication propres à leur écoulement, vers Montréal particulièrement. Le port de Saint-Jean, le quatrième en importance au Canada à l'époque, est en outre en mesure d'exporter certains produits régionaux aux États-Unis grâce aux liaisons maritimes qu'opèrent divers marchands et armateurs américains. Depuis environ 1815, la Lake Champlain Steamboat Company détient un quasi-monopole commercial sur le lac Champlain. Ses vapeurs, tels le *Phoenix*, le *Champlain*, le *Caldwell* et le *Congress*, se croisent deux fois la semaine en reliant Whitehall et Saint-Jean. Il en coûte neuf dollars aux passagers pour faire le voyage d'une extrémité à l'autre du parcours.

Un nouvelle compagnie, la Champlain Transportation Company, prendra la relève à partir de 1826, avec de plus gros et plus puissants vapeurs, les *Franklin* et *Burlington*, qui effectueront par ailleurs la même liaison[13].

Deuxième partie

L'utilisation commerciale du canal Chambly: 1843-1960

Notre but étant de retracer l'histoire commerciale du canal Chambly depuis son inauguration, en 1843, jusqu'en 1960, nous tenterons d'éclairer les trois pivots majeurs de son utilisation, c'est-à-dire les utilisateurs de cette voie canalisée, leurs moyens de transport et, enfin, les matières premières véhiculées.

Dans un premier temps, cependant, nous voulons résumer le plus succinctement possible l'évolution structurale et maritime de cette période. Cette dernière, cela va de soi, conditionnera de façon constante la vie du canal Chambly. Ces détails, en toile de fond, permettront une meilleure compréhension des données commerciales qui suivront et éviteront, dans une certaine mesure, les nombreux rappels contextuels qu'une telle étude exigerait.

Chapitre I
Le canal Chambly et la conjoncture commerciale: évolution

Ouvert officiellement à la navigation au printemps 1843, le canal Chambly, en 12 milles, comblait une dénivellation de 80 pieds grâce à neuf écluses dont les dimensions moyennes étaient d'environ 120 pieds de longueur par 24 pieds de largeur. Ces écluses acceptaient les bateaux ayant un tirant d'eau maximum de six pieds six pouces. Conçu au cours des années 1820 et début des années 30, un canal présentant de telles écluses convenait bien aux moyens de transport de cette époque, c'est-à-dire surtout des barges à voiles halées par des chevaux.

> Unfortunately, the class of vessel which began to see service on it bore little resemblance to those common when it was designed. [...] By mid-century, however, powerful paddle-wheel steamers were making their way up and down the inland waterways of the continent.[1]

En peu de temps ces mastodontes infligèrent de sérieux dégâts à la maçonnerie des écluses et, dès 1848, des réparations d'envergure étaient devenues nécessaires. Celles-ci ne seront complétées qu'en 1860 car, entre-temps, les autorités politiques canadiennes, à la demande des marchands de Montréal, avaient envisagé le creusage du canal

Caughnawaga. Celui-ci devait relier le Saint-Laurent au lac Champlain par l'intérieur des terres et divers tracés avaient été proposés dont un qui aurait fait de Saint-Jean le terminus sud de ce canal. Au cours des années 1850, ce projet fit l'objet de nombreux pourparlers et études reléguant *ipso facto* dans l'ombre les pressants besoins du canal Chambly. Le canal Caughnawaga ne verra jamais le jour mais, jusqu'aux années 1870, il constituera une véritable épée de Damoclès suspendue sur l'avenir du canal Chambly[2].

Ainsi, lorsqu'en 1869 le ministre des Travaux publics recommandera d'entreprendre de nouveaux travaux de réparation et de reconstruction d'écluses, la menace du canal Saint-Laurent—Lac Champlain sera toujours présente. Non seulement conservera-t-on aux écluses du canal Chambly leurs dimensions déjà désuètes mais encore les travaux effectués n'auront aucun caractère permanent. Dès la fin de l'année 1880, par conséquent, tout est à reprendre. Régulièrement, et ce jusqu'en 1898, des reconstructions d'écluses sont entreprises donnant, *grosso modo*, à la plupart de celles-ci l'aspect qu'on leur connaît aujourd'hui. Toujours pas question, toutefois, de repenser leurs dimensions. Enfin, au cours du XX^{e} siècle, particulièrement avant 1914, puis, entre les deux grandes guerres, le canal Chambly subira de nouvelles réparations[3].

En butte, dès son ouverture, à une conception retardataire de la navigation commerciale et à des projets de canalisation concurrents, le canal Chambly et son commerce eurent en outre le malheur de subir la compétition farouche des chemins de fer. Si, au départ, il sut faire face adéquatement à la liaison Laprairie—Saint-Jean, opérée depuis 1836 par le Champlain and St. Lawrence Railroad, il ne tarda pas cependant à sentir les effets du nouveau géant des transports. Dès 1851, la ligne Laprairie—Saint-Jean était prolongée jusqu'à la frontière américaine, à Rouse's Point, où elle promettait de se greffer au réseau américain de chemins de fer, en l'occurrence le Rutland Railroad et le Vermont Central. Dès ce moment, plusieurs compagnies de navigation oeuvrant sur le lac Champlain abandonnèrent Saint-Jean et fixèrent leur terminus nord à Rouse's Point[4].

La situation s'aggrava davantage encore lorsque, deux ans plus tard, en 1853, Montréal fut en liaison directe avec Portland, sur l'Atlantique, grâce à la compagnie St. Lawrence and Atlantic. À cette époque, le chemin de fer a déjà fait ses preuves et l'ingénieur Thomas Keefer résume ainsi la supériorité du rail: "célérité, économie, régularité, sûreté et commodité"[5]. Ces facteurs rencontraient sans doute l'approbation des gouvernements et des milieux commerciaux de l'époque ils sont:

> à l'origine du Grand Tronc dans les années 1850, de l'Intercolonial dans les années 1860 et du Canadian Pacific Railway dans les années 1870. La Politique Nationale du gouvernement fédéral et la politique de colonisation du gouvernement du Québec complètent, à partir des années 1870,

> cette infrastructure dont bénéficient les industriels et particulièrement les industriels montréalais. En effet Montréal tisse une toile d'araignée; il est, à la fin du siècle, le terminus du Grand Tronc, du Pacifique, du Vermont Central, du Delaware and Hudson; il est en communication directe avec Halifax, Boston, New York, Chicago, Buffalo, etc.[6]

La grande vocation économique du canal Chambly ayant été de servir de trait d'union commercial entre le Saint-Laurent, particulièrement Montréal, et les États-Unis, il saute aux yeux, à la lumière des développements du chemin de fer, que la canalisation du Richelieu est dépassée. Quant au port de Saint-Jean, il avait prospéré grâce surtout au commerce Montréal–Boston. Il avait connu un boom manufacturier au début des années 1830 et sa population se chiffrait alors à 4500 habitants. La liaison ferroviaire Montréal–Portland allait stopper cet élan; au recensement de 1871, la ville ne compte plus que 3000 habitants et sa population émigre en grand nombre aux États-Unis[7].

Malgré cette concurrence néfaste, le gouvernement canadien n'abandonne pas l'idée d'accroître le rendement commercial de ses canaux. Une Commission royale des Canaux est mise sur pied en 1870 afin de proposer les améliorations qui s'imposent. L'année suivante, les commissaires déposent leur rapport:

> The wisest policy for Canada to follow, in regard to the line of water communication between the lumber yards of Ottawa and the great lumber markets at Troy and Albany in New York State, was to enlarge all the canals on the line of navigation from Ottawa to Lake Champlain to one uniform scale commensurate with that recommended for the Ottawa canals and with which the lock at St. Ours already corresponded. This recommendation, if allowed, necessarily involved the enlargement of the Chambly canal.[8]

On recommandait donc de doter le canal Chambly d'écluses de 200 pieds de longueur par 45 pieds de largeur, avec une profondeur d'eau de neuf pieds sur les seuils. Mais le Parlement ne donna pas suite à ce rapport.

De 1870 à 1900, différents projets furent mis de l'avant, tant au Canada qu'aux États-Unis, pour agrandir le système de canaux de ces pays et permettre l'accès des Grands Lacs aux vaisseaux océaniques. En 1895, une commission internationale vit le jour pour étudier ces propositions diverses, mais en 1897, le corps des ingénieurs de l'armée américaine se déclara opposé à toute entreprise de ce genre. Il recommanda plutôt l'agrandissement des canaux de l'État de New York pour permettre le passage de barges de 1500 tonnes. Le gouvernement new yorkais endossa cette proposition et c'est ainsi qu'en 1903 était entreprise la construction du New York Barge Canal System. Ces travaux allaient transformer les canaux Érié, Oswego et Champlain: leurs écluses

Éclusage au canal Chambly d'une barge chargée de 115 cordes de bois de pulpe en 1911. (Archives publiques Canada.)

auraient à l'avenir une longueur de 300 pieds, une largeur de 45 pieds et une profondeur sur les seuils de 12 pieds. Le 15 mai 1918 ce réseau de canaux était ouvert à la navigation[9].

La réalisation de cette oeuvre d'envergure fit naître, au pays, l'ambition d'améliorer le prolongement canadien de cette route afin de profiter au maximum des grands avantages commerciaux offert par la section américaine. Le gouvernement canadien entreprit donc des travaux en ce sens. Entre 1928 et 1930 le Richelieu fut creusé à 12 pieds entre Sorel et Saint-Ours et, en 1930, une nouvelle écluse fut construite à Saint-Ours. Ses dimensions allaient être de 339 pieds de longueur, 45 pieds de largeur et 12 pieds de profondeur. Elle était complétée en 1933[10].

En 1936-1937, une commission conjointe internationale était créée pour enquêter sur l'opportunité de relier le port de Montréal à la rivière Hudson par un canal maritime, via le lac Champlain. Dans le rapport soumis, les commissaires canadiens se déclarent prêts à poursuivre le creusage à 12 pieds de la rivière Richelieu sur toute sa longueur. Le

gouvernement canadien commença donc, en 1938, par ériger un barrage à l'île Fryer, travaux qui furent terminés la même année. En 1939, enfin, on entreprit le dragage de la rivière entre Saint-Jean et Rouse's Point, ouvrage que la seconde guerre mondiale vint interrompre.

Il restait alors une section de 66 milles sur le Richelieu dont le creusage n'était pas achevé. Cette situation subsistera même au lendemain de la guerre et, en 1960, les Américains déploreront toujours la présence sur le Richelieu du goulot d'étranglement si néfaste à cette grande voie naturelle de navigation[11].

Chapitre II
Les radeaux de bois

L'épopée du bois au Canada ne pourra jamais être dissociée, dans l'esprit populaire, de son mode de transport ancestral, le radeau. À l'instar des draveurs, les hommes des radeaux, les *raftsmen* (devenus pour les Canadiens français les *rafsmans*) sont entrés dans la légende et le folklore. L'utilisation du radeau de bois, sur le Richelieu même, remonte, rappelons-le, à la première moitié du XVIII[e] siècle, alors que les Français s'approvisionnaient en bois sur les rives du lac Champlain. Assemblés à cet endroit, leurs radeaux sautaient les rapides de la rivière des Iroquois en route vers les chantiers maritimes de Québec.

Au lendemain de la Conquête, ce commerce est relancé par le Vermont. La destination et le moyen de transport restent les mêmes. Ne serait-ce qu'à titre comparatif, il n'est pas inutile de décrire la confection des radeaux à cette époque.

> The settlers and timber men built the rafts during the winter on the ice at the shore of the lake or the banks of a river or stream. They laid thirty to forty-foot pine or cedar logs beside each other and bound them together by pieces of smaller size well hunnelled down. Around this log platform they raised a thirty-inch parapet and loaded it with staves and saw lumber. Clay was packed over the staves for a cooking hearth and other cargo was loaded on top of the staves. Occasionally a more elaborate raft would have a log cabin for its crew. When the ice melted and the raft floated free, the crew guided it into the current and down the lake and rivers with a long sweep oar, and in case of a favorable wind, set a crude sail. Sometimes several rafts were joined and floated together in a long line.[1]

Vers 1835, le commerce du bois est inversé et ses promoteurs changent les rôles. Les Canadiens seront dorénavant les fournisseurs et les Américains, les acheteurs. Ce nouveau scénario restera inchangé durant plus d'un siècle. L'Outaouais y tiendra le premier rôle et le Richelieu en sera toujours la scène. Ce renversement commercial est grandement facilité par la canalisation de l'Outaouais, complétée en 1834, si l'on excepte l'écluse Sainte-Anne, qui viendra s'y greffer en 1843. Dès cet instant, les canaux de l'Outaouais, grâce à leurs écluses d'environ 126 pieds de longueur et de 32 pieds de largeur étaient en mesure de livrer passage à des barges touées par de petits vapeurs, tels le *St. Andrew* qui inaugura cette voie en avril 1834.

Radeaux de bois sur le Richelieu vers le milieu du XIX^{e} siècle. Gravure non-datée de Bourne. (Archives publiques Canada.)

Pourtant les radeaux ne sont pas encore éliminés du commerce du bois sur l'Outaouais. Adaptés aux dimensions des écluses, ils continueront pendant un certain temps d'accéder au Saint-Laurent. Le radeau de l'Outaouais, appelé *crib* en anglais, était beaucoup plus petit que les cages à bois (*drams* en anglais) qui naviguaient entre le lac Ontario et le port de Québec, sur le Saint-Laurent. Leur construction était cependant similaire et Arthur Lower décrit ces radeaux de rivière en ces termes:

> An Ottawa river crib was composed of about twenty sticks of more or less even length enclosed in a frame. The frame consisted ot two round floats on either side pinned together by four or five cross sticks or "traverses". The traverses were secured to the floats by birch pickets passed through auger holes. The sticks of timber lay between the floats and under the traverses. There was nothing except friction to prevent their sliding out endways, but the friction was made sufficient by hauling on top of the traverses a second tier of a few loading timbers. These sank the bottom layer a few inches and bound it against the traverses. The upright ends of the birch pickets were always left protruding. This was to hitch a plank over them with a auger hole

Tableau 1
Quantité de bois transporté au canal Chambly en bateaux et en radeaux au cours des années 1850, 1852 et 1854 (en tonnes)

Article	1850	1852	1854
Bois équarri en bateaux	--	50	92
Bois équarri en radeaux	1762	38 185	17 119
Bois rond ou plat en bateaux	--	40	700
Bois rond ou plat en radeaux	10	1 220	72
Planches, madriers, bois scié en bateaux	33 933	25 914	32 540
Planches, madriers, bois scié en radeaux	84	926	537

> in it and join the cribs into a raft. Along the sides of each crib were rowlocks in which long sweeps could be shipped.[2]

À partir de 1843, c'est assemblés en radeaux que les bois de l'Outaouais franchiront le canal Chambly.

Même après 1849, année d'ouverture de l'écluse Saint-Ours, les radeaux de bois de l'Outaouais seront présents sur le Richelieu. En octobre 1852, par exemple, le surintendant des canaux déclare que le dragage du canal Chambly est retardé "by the large quantity of rafted timber that at present passes through the Canal"[3].

Les statistiques concernant le transport du bois sur le canal Chambly à cette époque permettent de différencier les bateaux et les radeaux affectés à ce trafic. Le tableau 1 quantifie ce partage et montre bien que si le transport des planches, madriers et autres bois sciés est l'apanage presque exclusif des bateaux, l'acheminement du bois équarri revient d'emblée aux radeaux[4].

L'usage des radeaux semble très répandu encore au cours des années 1860. En août 1866, le surintendant du canal Chambly reçoit l'ordre de travailler jour et nuit à l'éclusage des radeaux qui s'accumulent dans le bassin de Chambly[5].

L'éclusage effréné des radeaux durant ces années provoqua d'ailleurs des conflits de travail. Ainsi, à Saint-Ours, les éclusiers débordés d'ouvrage

> have been in the habit of taking jobs from raftsmen to lock their timber for which they have been largely paid, and when parties refuse to treat with them, have placed every obstacle possible in the way, interfering with the prices paid by them for men and refusing to allow any timber to be locked except three men be furnished to work the lock. All this is contrary to Canal Regulations and law.[6]

Le passage de radeaux de bois dans le canal Chambly semble s'être poursuivi jusqu'en 1877 environ. C'est du moins ce que rapportait en 1943 François Goyette, un vieux navigateur d'Iberville. Le souvenir qu'il conservait alors de ces radeaux de bois constitue un témoignage fort intéressant.

> Ces cages (grands radeaux ou trains de bois flottants) se rendaient aux États-Unis par notre rivière même avant l'existence du canal Chambly. Quant à moi, je me rappelle qu'on faisait remonter par ce canal des cages de 60 pieds de long par 20 de large, tirés par des chevaux. Ils consistaient en arbres en longueur équarris qu'on appelait plançons. Il y en avait deux rangs superposés; le premier, composé de bois mou (surtout du pin) pour faciliter le flottage; le second de bois dur (principalement du chêne blanc). Ils étaient séparés par des travers. Fait à souligner ces troncs n'étaient pas tenus ensemble par des chaînes ou des câbles mais avec des branches de bouleau solidées de chevilles.
>
> Ce carges partaient de la région d'Ottawa (Bytown), descendaient le St-Laurent puis étaient tirées à rebours du courant sur notre rivière à St-Jean; elles étaient attachées les unes aux autres au nombre de 4 ou 5, formant une suite de 300 pieds environ. Elles étaient alors remorquées jusqu'à Burlington, où le bois était scié par la Booth Lumber Co. Sur ces cages prenaient place, généralement, 3 hommes qui s'installaient dans une cabane de 8 pieds carrés environ. Le meilleur "draveur" que j'ai connu s'appelait Tom Boissonneault, qui demeurait à St-Jean. C'est lui qui assemblait les cages ici et voyait à ce qu'elles arrivent à bon port. À partir de vers 1877, on ne vit plus de ces trains de bois. Alors commença le règne du transport du bois de pulpe (pitoune) que l'on expédiait aux États-Unis en barges.[7]

Signalons que les radeaux de bois de l'Outaouais devaient être toués tout au long de leur périple sur le Richelieu.

Les plus gros entrepreneurs forestiers le long de l'Outaouais oeuvraient dans la plus totale indépendance. À la tête de véritables empires, ces "rois de la forêt" opéraient leur propre organisation de transport: radeaux, barges, remorqueurs et même chemins de fer. Ce fut le cas, par exemple, de John R. Booth, à Ottawa, des Hamiltons à Hawkesbury et de la famille MacLaren à Buckingham. Parmi ces derniers, toutefois, seul Booth trafiquait à la fois avec les États-Unis et la Grande-Bretagne. Ses riveaux axaient leur commerce uniquement sur Québec en vue d'exportations vers l'Angleterre. En plus de prendre en

charge le transport de son bois, John Booth avait mis sur pied aux États-Unis sa propre agence de vente ainsi qu'une scierie, située à Burlington, sur le lac Champlain[8].

Pour leur part, les compagnies forestières plus modestes confièrent le transport de leus produits à des firmes spécialisées. Parmi celles-ci, les plus notoires sont certainement la Jones, Henderson & Hooker, la Ottawa River Navigation Company et enfin la Ottawa and Rideau Forwarding Company[9]. Cette dernière fut fort active sur le Richelieu où ses remorqueurs touaient radeaux et barges jusqu'à Saint-Jean. En 1875, elle aura même son propre quai à cet endroit[10]. À cette époque, d'ailleurs, un de ses principaux clients était J.C. Pierce qui opérait à Saint-Jean une entreprise de transformation et d'expédition de bois faisant affaire avec les États-Unis[11].

De Saint-Jean au lac Champlain, le touage des radeaux, et des barges comme nous le verrons plus loin, devenait surtout l'affaire des compagnies de transport américaines. Durant la période 1845-1880, les principales sont la Champlain Transportation Company, de Whitehall, la Merchants' Line, de Burlington, et la Lake George Steamboat Company. En opération depuis 1826, la première était de loin la plus importante. Au cours des années elle en était venu à détenir un quasi-monopole dans le domaine de la navigation commerciale sur le lac Champlain et le Haut-Richelieu. La Merchants' Line, face à la concurrence des chemins de fer du Vermont, cessera ses activités en 1853-1854. L'autre rivale, la Lake George Steamboat Company, sera tout simplement achetée en 1868 par la Champlain Transportation Company et le monopole de cette dernière sera un fait accompli[12].

Chapitre III
Les voiliers

L'histoire mondiale de la navigation se confond, inutile de le dire, avec celle de la voile. Jusqu'à la découverte et à l'utilisation de la vapeur comme énergie motrice, le règne des voiliers se poursuivra sans heurt ni interruption. En Amérique du Nord, les premiers bateaux à vapeur utilisés commercialement avec succès apparaîtront à l'aube du XIX^{e} siècle. Entre 1807 et 1809, ils font une entrée fracassante sur la scène maritime à New York, Burlington, et Montréal. Nous étudierons plus loin l'histoire de leur contribution commerciale. Qu'il suffise ici de mentionner, toutefois, qu'ils ne constituent pas au départ une menace à l'hégémonie de la voile; en effet, ce n'est qu'à la fin des années 1820 que leur nombre s'accroîtra et qu'ils entreront en force dans la compétition commerciale.

Sur les voies secondaires de navigation, la révolution de la vapeur prendra plus longtemps à se manifester. Ainsi, entre 1825 et 1845, le lac Champlain est encore un territoire de pionniers. Bien sûr, les frères Winans, de Burlington, avaient construit et lancé le *Vermont* à l'été de 1808. Comme les autres vapeurs qui allaient suivre sur le lac, le *Vermont* était destiné à assurer avant tout le transport des passagers. La navigation commerciale restait donc l'affaire des voiliers et la liaison Whitehall—Saint-Jean leur était acquise.

Durant cette période, "people told of the forest of masts to be seen on the lake harbors, while several sails could almost invariably be seen anywhere on the lake, any day during the navigation season"[1]. Évidemment, la raison d'être de ces voiliers américains était le commerce, particulièrement celui du Canada:

> The Custom House records tell the story of the flourishing trade carried on with Canada by the sailing ships. Accounts of shipping firms from Whitehall to Rouse's Point, their weigh bills and invoices, show the increasing volume and variety of the cargoes these ships carried in and out of the Champlain Valley.[2]

Parallèlement, sur le Richelieu de 1845, les vapeurs sont peu nombreux. Les grandes compagnies utilisant ces bateaux préfèrent concentrer leurs opérations sur la circulation des passagers et du fret de valeur entre les grandes villes du fleuve. C'est le cas de la St. Lawrence Steam Boat Company, dominée par la famille Molson, de Montréal. Les propriétaires de voiliers trouvaient donc le champ libre dans le domaine du transport entre les nombreux petits villages le long du Saint-Laurent et du Richelieu:

> Le volume du trafic n'était sans doute pas assez considérable ni assez profitable pour des compagnies de bateaux à vapeur; il permettait pourtant une rémunération suffisante à ces capitaines-propriétaires de vaisseaux sans ligne régulière dont l'investissement et les frais étaient minimes.[3]

Ce genre d'affaires, sans être spectaculaire, prospérait cependant et attirait des investissements, particulièrement sur le Richelieu où des marchands canadiens-français, comme Joseph Masson, entretenaient des liens commerciaux étroits avec les villages le long du Richelieu et du Saint-Laurent.

Sur le Richelieu canalisé, nous observons deux types principaux de voiliers. D'abord le sloop, petit navire à mât vertical d'environ 50 à 100 tonneaux. C'était l'embarcation la plus répandue chez les petits capitaines-propriétaires du Richelieu. Il convenait parfaitement à la navigation sur la rivière ainsi qu'aux marchandises transportées par ces navigateurs: grains, légumes, pommes, foin, sable, gravier, pierre, bois de cordes, etc. Sur ces bateaux, d'environ 60 pieds de long par 16 de large, les capitaines sont leur propre maître. Écoutons François Goyette, dont les souvenirs de navigation remontent aux années 1880.

> Comme la plupart des bateliers d'alors à Iberville, mon père transportait du bois de cordes acheté à Noyan et les environs pour être revendu à Saint-Jean et Iberville. Mon père transporta aussi beaucoup de sable à Saint-Jean, après le grand feu de cette ville, pour la reconstruction.[...]
>
> Dès l'âge de 13 ans (1883), je commençai à m'initier au métier de navigateur; j'appris vite à manoeuvrer. J'aimai aussitôt ce métier qui nous permet d'être notre maître. Mes cinq frères furent aussi exclusivement navigateurs. Chacun possédait son bateau à voile de sorte que notre famille disposait de six voiliers pouvants transporter 500 tonnes. Je souligne que c'est nous qui les avaient construits à Iberville même.[...]
>
> Grâce à notre flotille familiale nous pouvions entreprendre d'importants contrats de transport, comme fournir tout le sable, le gravier et la pierre pour la construction du barrage de Chambly, pour la réparation de l'écluse de Saint-Ours. Nous allions chercher ces matériaux au lac Champlain.
>
> À l'automne, c'était les pommes. Nous allions les acheter et les chercher à l'Île Lamothe, à Lacolle, à la baie Missisquoi et plus tard à Saint-Hilaire. Nous chargions nos bateaux à pleins bords de quarts de pommes. Nous allions

> les vendre à Sorel, Trois-Rivières, Nicolet, Louiseville, Batiscan, Berthier, etc. Notre arrivée était annoncée à la porte de l'église.[...]
>
> Jusqu'à vers 1910, il y eut une trentaine de bateaux à voile, propres au commerce, qui venaient s'ancrer dans notre baie, à Iberville.[...]
>
> J'allais acheter les produits de la ferme chez les cultivateurs du haut de la rivière. J'achetais d'eux grains divers, tabac, légumes, n'importe quoi. En autant que possible je ne payais pas en argent mais en nature. Les cultivateurs prenaient en échange de leurs produits du sel, de la farine, des produits manufacturés etc. Nous arrêtions aux nombreux quais où on venait nous rencontrer. Ce commerce m'occupait durant tout le temps de la navigation, sauf lorsque j'avais des contrats de transport ou, surtout, au temps du commerce des pommes.[4]

Si le sloop était le bateau par excellence du petit navigateur local, la goélette, pour sa part, prenait en charge le commerce des marchands riverains, aussi bien sur le Richelieu que sur le Saint-Laurent. La goélette, aussi appelée schooner, pouvait servir autant pour le commerce que pour la pêche. Habituellement gréée de deux mâts, sa capacité était d'environ 100 à 150 tonneaux. Plus grosses que les sloops, les goélettes devaient établir la liaison maritime entre les centres du Richelieu et les villes majeures du Saint-Laurent, soit Montréal, Trois-Rivières et Québec. Souvent la propriété de marchands et d'hommes d'affaires, elles pouvaient transporter à peu près tout: matières premières, produits manufacturés, denrées alimentaires etc.; c'était selon la spécialité du marchand.

Les voiliers, pour la plupart, étaient construits par des navigateurs du Richelieu. À Iberville, François Goyette en construisit une vingtaine, petits et gros:

> Nous achetions, dans la région, le bois requis pour construire nos bateaux. Nous choisissions des pins, cèdres et chênes de longueurs convenables. La plus grande partie des bateaux était en pin; la proue et la poupe étaient en chêne ainsi que les "boudins" (contours supérieurs"; les "membrages" étaient en cèdre. Les mâts en épinette. Nous n'avions pas besoin de plan (blue print); nous connaissions notre métier par coeur. Nos voiles étaient du genre dit "major" ou "latine" (en pointe); la presque totalité des bateaux d'ici n'avaient qu'un mât; ils étaient tous à voile. Nous faisions nos voilures nous-mêmes. Nous achetions la toile à Saint-Jean ou à Montréal. Le grément était fait par nous-mêmes.[5]

Combien y avait-il de voiliers en service sur le Richelieu dans la seconde moitié du XIX^{e} siècle? Utilisaient-ils tous le canal Chambly? Les statistiques qui permettraient de tracer la courbe d'utilisation des voiliers sur le Richelieu font malheureusement défaut. Pourtant, des renseignements sont disponibles pour 1868. Cette année-là, la compagnie de chemin de fer du Grand Tronc se proposait de construire un pont fixe sur le Richelieu, à Beloeil. Cela aurait obligé, cependant, de nombreux voiliers et vapeurs, en service sur la rivière, à se munir de mécanismes coûteux pour abaisser et remonter à volonté mâts et cheminées. John G. Sippell, surintendant des Canaux, ne favorise pas ce projet.

> There are two companies trading between the St-Lawrence and Lake Champlain who have thirty-five sailing vessels with masts; and Captain St. Louis with other parties familiar with the trade over this route, state that they estimate the number of sailing vessels to be at least two hundred, the largest portion being owned by the persons sailing them who live on board and cannot afford to pay towage. They also state that the masts are too large to be raised and lowered, especially with the small crew, these masts ranging from sixty to ninety feet in height and from eighteen inches to two feet in diameter.
>
> The Collector of tolls at St. Ours gives a list of sailing vessels, amounting to forty-three that trade on the Richelieu River and do not pass through the Chambly Canal, and seventeen steamers that would have to lower their pipes.[...] The sailing vessels, usually sailed by the owner with his family, would [...] be obliged to abandon this route should a fixed bridge be built. These vessels are annually increasing in number, which in all probability will continue for years.[6]

Appelé à se prononcer sur cette question le capitaine de vapeur Jones profitera de son exposé pour toucher certains aspects de la navigation des voiliers.

> The sailing crafts navigating the Richelieu River are rigged with spars from 9 to 19 inches in diameter, and from 75 to over 100 feet in height. About all trade on lake Champlain, many of them to Quebec and some below Quebec. They are manned with a crew of 4 men each, including the Captain; many of these vessels are owned by the Captains of them, who in somes instances, have all they possess invested in their craft and depend upon its earnings for a living. [...]

> There are schooners that frequently trade on the Richelieu River which, if their spars were altered to pass under Beloeil Bridge, would be useless vessels for larger waters; they of course would be shut out of this route, for no one would think of spoiling them for the Lower St. Lawrence or other places for the sake of one or more trips in a season up and down the Richelieu.[7]

Si le Richelieu est sillonné par environ 200 voiliers, vers 1868, il devient intéressant de connaître leur importance en ce qui a trait à l'utilisation commerciale du canal Chambly. Le tableau 2 montre, de façon évolutive, le pourcentage d'utilisation du canal par les voiliers et les vapeurs dans la seconde moitié du XIX^{e} siècle[8].

La prédominance des voiliers durant cette période est évidente. Ils sont les utilisateurs par excellence du canal Chambly. Deux remarques s'imposent cependant. D'abord, un certain nombre de barges, gréées de voiles, sont comptées parmi les voiliers. En outre, à cause de leurs dimensions trop grandes, de nombreux vapeurs ne peuvent pénétrer dans les écluses du canal; ils sont donc oubliés par ces statistiques même si, s'arrêtant à Chambly ou à Saint-Jean, ils contribuent énormément à l'activité commerciale de la rivière et du canal. Nous insisterons davantage sur ces deux points lorsque nous traiterons des barges et des vapeurs.

Tableau 2
Utilisation du canal Chambly par les voiliers et les vapeurs de 1850 à 1903

Années	Passages		Pourcentage
1850	voiliers	1999	84
	vapeurs	449	16
1855	voiliers	1895	81
	vapeurs	452	19
1860	voiliers	3025	91
	vapeurs	202	9
1865	voiliers	4265	95
	vapeurs	218	5
1871	voiliers	3314	86
	vapeurs	555	14
1890	voiliers	1593	79
	vapeurs	425	21
1903	voiliers	3081	89
	vapeurs	364	11

De quelles catégories sont ces voiliers qui empruntent le canal? Le tableau 3, tiré du rapport général du commissaire des Travaux publics pour l'année 1867, distingue trois classes de voiliers: 80 tonneaux et moins, 80 à 150 tonneaux et 150 à 250 tonneaux[9]. De façon générale, on peut associer la première classe aux sloops, la deuxième aux goélettes communes et la troisième aux super-goélettes. Le tableau 4, pour sa part, reprend en pourcentage la répartition des voiliers dans chacune de ces catégories.

Très populaire et répandu jusqu'en 1862, le petit sloop perd donc du terrain à partir de 1863 pour être enfin dépassé, en 1866, par un voilier plus gros et probablement mieux adapté aux nécessités commerciales. S'agit-il de goélettes ou tout simplement de sloops modifiés? Les renseignements que nous possédons ne permettent pas de trancher cette question. Quant aux voiliers de classe supérieure, soit de 150 tonneaux et plus, ils fréquentent très peu le canal, du moins à cette époque.

C'est vers 1914 que prend fin l'ère des voiliers sur le Richelieu et sur le canal Chambly. Ce dernier, à l'instar des canaux de l'État de New York, deviendra bientôt essentiellement un *barge canal*. Des petits voiliers locaux continueront cependant de circuler sur le Richelieu jusqu'en 1945 environ mais, si l'on en croit nos informateurs, ils s'adonnent strictement au commerce des pommes le long de la rivière.

Tableau 3
Nombre et tonnage des navires qui ont passé par le canal Chambly de 1859 à 1866

		En montant				
						Totaux
Années	Vaisseaux	80 tonneaux et au-dessous	De 80 à 150 tonneaux	De 150 à 250 tonneaux	Nombre de navires	Fret en tonneaux
1859	Vapeurs	91	-	-	91	-
	Voiliers	905	368	4	1277	123 103,00
1860	Vapeurs	101	-	-	101	-
	Voiliers	1049	447	5	1501	158 400,50
1861	Vapeurs	38	-	-	38	-
	Voiliers	684	128	-	812	70 377,50
1862	Vapeurs	49	-	-	49	50 146,50
	Voiliers	780	272	-	1052	-
1863	Vapeurs	83	-	-	83	-
	Voiliers	1114	437	30	1581	353 817,00
1864	Vapeurs	69	-	-	69	-
	Voiliers	837	525	75	1437	161 624,50
1865	Vapeurs	111	-	-	111	-
	Voiliers	1256	869	73	2198	303 366,50
1866	Vapeurs	136	-	-	136	-
	Voiliers	966	1065	80	2111	335 559,00

En descendant						Totaux, montées et descentes		Montant total des péages perçus
Totaux								
80 tonneaux et au-dessous	De 80 à 150 tonneaux	De 150 à 250 tonneaux	Nombre de navires	Fret en tonneaux	Nombre de navires	Fret en tonneaux		
91	-	-	91	-	182	-		-
896	353	6	1255	30 871,00	2532	153 974,00	14 922,82	$
101	-	-	101	35 497,00	202	-	-	
1115	411	8	1534	-	2935	193 897,50	17 537,20	$
41	-	-	41	-	79	-	-	
729	148	-	877	35 800,00	1689	106 177,50	9401,38	$
53	-	-	53	-	102	-	-	
827	209	11	1047	18 722,00	2099	78 868,50	11 914,59	$
89	-	-	89	-	172	-	-	
930	578	26	1534	29 837,00	3115	383 654,00	23 562,30	$
71	-	-	71	-	140	-	-	
897	524	78	1499	36 236,50	2936	197 861,00	21 654,10	$
107	-	-	107	-	218	-	-	
1113	882	72	2067	26 257,50	4265	329 624,00	27 496,21	$
135	-	-	135	-	271	-	-	
1000	1069	67	2136	47 712,00	4247	383 271,00	31 151,23	$

Tableau 4
Les voiliers au canal Chambly: les passages en pourcentages selon les classes de 1859 à 1866

Années	80 tonneaux ou moins %	80 à 150 tonneaux %	150 à 250 tonneaux %
1859	71	28	1
1860	71	28	1
1861	84	16	0
1862	77	23	0
1863	66	33	1
1864	59	36	5
1865	56	41	3
1866	46	50	4

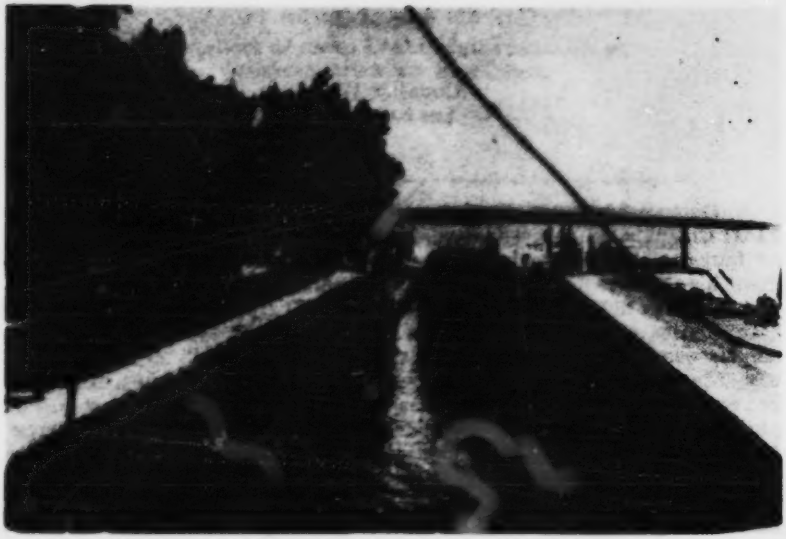
Chapitre IV
Les barges

De tous les types d'embarcations qui ont circulé sur les eaux du canal Chambly, la barge constitue certes celui qui fut le plus utilisé. Il ne faut pas s'en surprendre car ce type de transport était particulièrement bien adapté à la navigation sur les canaux grâce au fort tonnage de marchandises diverses que les barges pouvaient transporter.

Pensés et construits dans les années 1820 et 1830, la plupart des canaux canadiens avaient été dotés d'écluses aptes à livrer passage aux embarcations et bateaux alors en usage. À peine complétées, toutefois, ces écluses ne convenaient déjà plus aux grands et lourds bateaux qui, de plus en plus, prenaient en charge la grosse part du commerce. Marchands et transporteurs décidèrent sur-le-champ de mettre en service des barges dont les dimensions s'adapteraient parfaitement aux écluses des canaux. Nous avons dit, déjà, qu'elles apparurent en 1834 sur l'Outaouais, sitôt cette rivière canalisée. Les gros entrepreneurs forestiers de cette région, tel John Booth, et les compagnies spécialisées dans le transport du bois, eurent bientôt à leur disposition de nombreuses barges.

Au sud, les canaux américains étaient aux prises avec le même problème. Ouvertes respectivement en 1823 et 1825, les écluses des canaux Champlain et Érié constituaient un goulot d'étranglement qui nuisait considérablement à la navigation commerciale. On fit donc très vite appel aux barges effilées. Sur le lac Champlain même, les commerçants, séduits surtout par la facilité de chargement ainsi que par le fort tonnage de ces barges, avaient aussi décidé de les utiliser. Ils avaient opté, pour leur trafic, de gréer leurs barges d'une voile, à la manière des sloops. Entre 1823 et 1833, sur le lac, on compta pas moins de 232 barges-voiliers et, au cours de la décennie qui suivit, ce nombre doubla[1].

Lorsque ces embarcations se présentaient à l'entrée du canal Champlain, à Whitehall, leur cargaison devait cependant être transbordée dans les barges halées du canal car les voiles empêchaient ces bateaux d'utiliser le canal. Cela occasionnait de longs retards de livraison, surtout néfastes pour les produits laitiers et autres denrées périssables. Cette situation dura jusqu'en 1841 alors qu'un commerçant de Burlington, Timothy Follett, ainsi qu'un associé du nom de Bradley, lancèrent la compagnie de transport Merchants' Line. Leurs barges imposantes avaient également des voiles mais celles-ci, de même que leurs mâts, étaient amovibles. Parvenues à Whitehall, ces barges entreposaient leur gréement sur place et s'engageaient dans le canal où elles étaient touées par des mules jusqu'à Albany ou New York. Grâce à ce système, les expéditeurs gagnaient trois ou quatre jours[2].



En route vers les États-Unis, cette barge chargée de "pitoune" entreprend, en 1911, sa traversée du canal en franchissant les trois écluses combinées au bassin de Chambly. (Archives publiques Canada.)

En dépit de l'ouverture du canal Chambly, en 1843, ce n'est qu'à partir de 1849 que les lourdes barges purent circuler sans interruption entre l'Outaouais et l'Hudson. Depuis 15 ans le grand commerce du bois sur cette route attendait l'achèvement de la canalisation du Richelieu, ce qui fut réalisé lors de la mise en service de l'écluse Saint-Ours. Nous avons vu que la valeur des exportations canadiennes de bois, telle qu'enregistrée à Saint-Jean, était passée de 2000 livres, en 1834, à près de 40 000 livres au début des années 1840[3]. L'ouverture du tronçon canadien de cette artère de navigation promettait donc une croissance plus rapide encore de ce trafic international.

Jusqu'en 1850, en plus des radeaux, seules des barges légères et équipées de voiles furent en mesure de remonter le Richelieu. Durant l'hiver 1844-1845, nous voyons 28 de ces barges immobilisées par les glaces dans le canal Chambly. D'une capacité allant de 125 à 200 tonneaux elles sont décrites ainsi: "Rigged as schooners and fitted up for canal, river and lake navigation"[4]. Au début du XX^{e} siècle, ces barges à voile ne seront pas encore disparues des eaux du Richelieu. À ce moment, elles sont toujours utilisées pour transporter du bois de pulpe et de construction aux États-Unis.

Barges à voile sur la rivière Richelieu vers 1900-1905.
(Collection Marcel Gauthier, Iberville, Qc.)

À partir de 1850, toutefois, nous verrons apparaître la barge de remorque, celle qui est prise en charge tout au long du parcours par des goélettes ou vapeurs. Ce type de transport va s'imposer très vite et, durant un siècle, caractérisera l'utilisation commerciale du canal Chambly. La prolifération de la barge, et le lucratif trafic qui s'y rattache, amène très tôt plusieurs compagnies de navigation, outre celles déjà spécialisées dans ce genre de transport, à se munir de barges afin de profiter du boom commercial. Dans les années 1850, ceci est particulièrement le cas des firmes opérant des bateaux à vapeur. Celles-ci cherchent alors par tous les moyens à rentabiliser leurs opérations, ceci dans une conjoncture où la compétition est déjà très vive.

La Compagnie du Richelieu, par exemple, dont le principal actionnaire est Jacques-Félix Sincennes, avait été organisée en 1845. Face à la concurrence acharnée qu'elle subissait sur le Saint-Laurent, de la part surtout des lignes Molson et Torrance, elle avait très tôt misé sur le commerce du Richelieu. À son but premier, qui était "d'exploiter le transport des passagers et le fret de première classe entre Montréal et la rivière Richelieu", elle ajouta bientôt celui du remorquage. En 1850, la compagnie affecta un bateau à vapeur uniquement au remorquage des radeaux et des barges de bois vers les États-Unis.

La même année, Sincennes pousse plus loin l'expérience; avec William McNaughton, marchand et marin de Saint-Ours, il achète le vapeur *Lord Stanley* ainsi que cinq barges, toujours pour acheminer vers Whitehall le bois de sciage de Bytown. Vers la même époque, lorsque le bois partit de Québec et de Trois-Rivières vers cette même destination du lac Champlain, la Compagnie du Richelieu s'engagea plus encore dans le transport de cette manne alléchante. Sitôt les contrats de transport signés, elle consentit de grosses sommes d'argent pour louer les barges dont elle avait besoin[5].

Les dimensions des barges, nous l'avons dit, avaient été étudiées afin de s'adapter le plus possible à celles des écluses. En principe, leur passage dans les canaux ne devait présenter aucune difficulté. En pratique, cependant, les heurts furent nombreux. Les cargaisons, souvent plus que les bateaux, étaient responsables des accrochages et les surintendants de canaux devaient veiller et même sévir. En 1852, on remarque que les barges utilisant les écluses du canal Chambly sont en général de dimensions acceptables, mais,

> in order to load them down, the boatmen are in the habit of allowing the deck load, when of sawed lumber, to project over the sides, sometimes to the extent of four feet, the hulls of the boats consequently do not come in contact with the masonry of the lock or bridges but the overhanging deck load strikes the gates of the locks and wood work of the bridges causing serious damage[6].

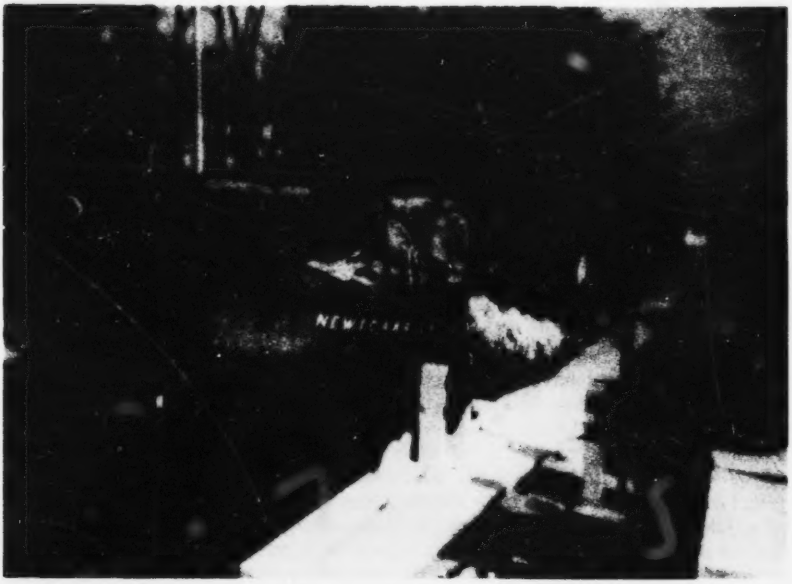
Nous n'avons malheureusement pas trouvé les documents qui auraient décrit les divers types de barges utilisées au cours des ans au

La proue arrondie d'une barge, vue de face et de côté. Les barges ainsi construites risquaient moins d'endommager les murs des écluses et les bords du canal. (F.H. Godfrey, The Godfrey Letters, p. 17.)

canal Chambly, surtout au XIXe siècle. Après 1890-1900, les photographies parviennent en partie à combler cette lacune. Il appert cependant que jusqu'au milieu des années 1860 environ, les barges, à l'instar des autres bateaux, présentent un fond arrondi qui épouse assez bien les contours des écluses. Grâce à cette configuration, les barges de ce type ayant un tirant d'eau de six pieds six pouces peuvent circuler sans peine dans le canal si, bien sûr, elles ne sont pas surchargées.

Vers 1865, toutefois, la barge à fond carré fit son apparition. Bien que plus logeable, ce fond carré risquait de toucher les murs des écluses, surtout à la base où ceux-ci s'arrondissaient. Rapidement, les autorités du canal imposèrent à ces barges un tirant d'eau maximum de six pieds avec ordre de ne pas les surcharger[7]. L'usage de ce type de barge n'en continua pas moins de se répandre dans les années qui suivirent et, malgré la surveillance, ces embarcations détériorèrent fréquemment les écluses ainsi que la pente intérieure du canal, adjacente au chemin de halage. En 1882, l'ingénieur en chef des canaux déplore encore cette situation:

> A number of barges have been built for use on this route, of the full size of the locks. They are flat bottomed, with sides nearly vertical, and are but slightly rounded at the angles at each end. They are generally heavily loaded and are very apt to touch and scrape along the slope of the canal next the towing path without injury to themselves, as they are very strongly built, but at the same time might very easily detach stones which would find their way to the bottom. Rafts, being also flat bottomed with square ends, have a similar tendency to disturb the slopes[8].



Barge motorisée *Newscarrier*, aussi appellée "barge à moteur à l'huile", à l'écluse nº 1 au bassin de Chambly en 1943. Nées au lendemain de la première guerre mondiale, ces barges à essence empruntèrent le canal Chambly à partir de 1934 seulement. (Collection Paul Cognac, Chambly.)

Aux États-Unis, sur les canaux Érié et Champlain, on avait été en butte aux mêmes problèmes, plusieurs années auparavant, cependant. Entre 1825 et 1845, les barges empruntant ces canaux avaient des proues carrées qui, au contact des murs d'écluse, arrachaient souvent les pierres. En 1846, les autorités américaines ordonnent que, dorénavant, les barges et autres bateaux naviguant sur ces canaux devront être munies de proue semi-circulaires et arrondies à la base[9]. Il ne fait aucun doute que ce type de barge fut adopté au Canada, probablement au cours du XIXe siècle, car les plus anciennes photographies de barges sur le canal Chambly font voir de telles embarcations. Cette configuration restera à peu près inchangée, d'ailleurs, au XXe siècle.

Plus que tout autre genre d'embarcations, peut-être, la barge comptait sur le halage pour parcourir les 12 milles du canal Chambly.

Attelés en paires, les chevaux sur le chemin de halage tiraient lentement ces lourdes barges et veillaient à leur faire franchir les écluses. Il fallait 10 à 12 heures à ces bêtes pour amener les barges de Chambly à Saint-Jean. Vers 1855, lorsqu'on décida de former des trains de barges, en attachant un certain nombre d'entre elles les unes aux autres, de véritables embouteillages se produisirent à Chambly comme à Saint-Jean. En conséquence, les expéditeurs et les navigateurs se plaignirent de la lenteur des opérations sur le canal; le surintendant Sippell s'expliqua:

> Several of the parties who navigate the Chambly Canal with propellers and barges complain of being obliged to have all their barges towed through the canal with horses. I am of the opinion that propellers should be restricted to four barges, with direction to move slow and not injure the banks.[10]

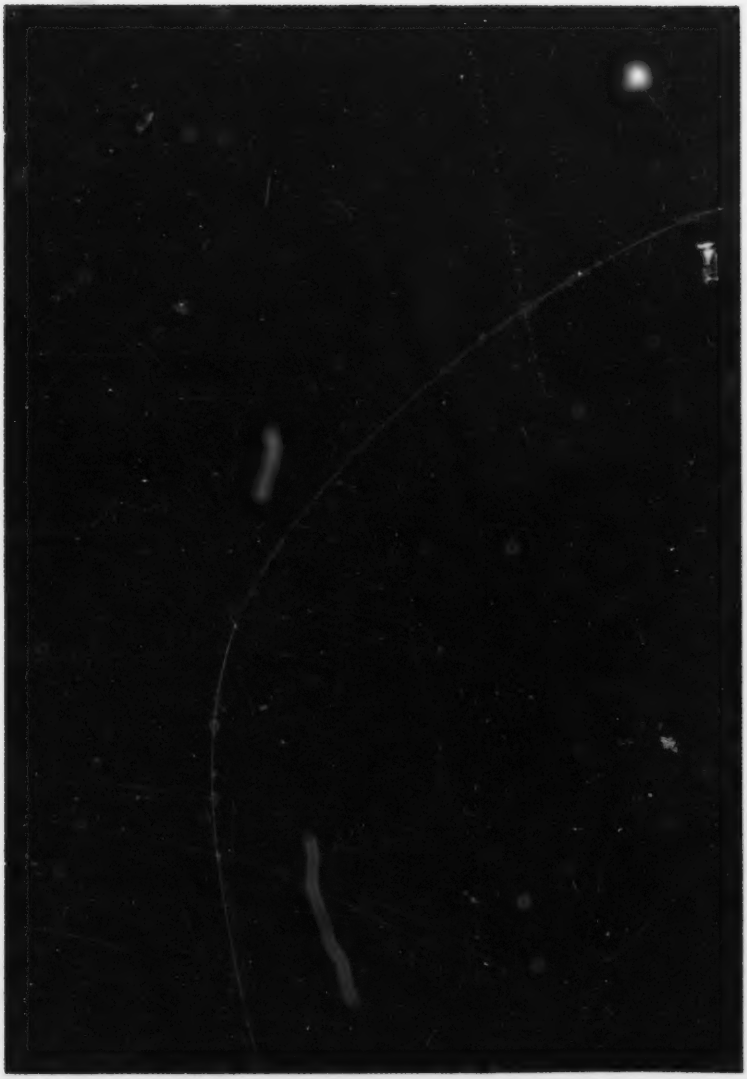
Les quelques vapeurs assez petits pour emprunter le canal obtinrent donc la permission d'y touer un maximum de quatre barges. Cet usage ne se répandit guère car les vapeurs respectant les dimensions des écluses se firent de plus en plus rares. Le halage par chevaux continua donc au canal jusque dans les années 1930 et même au-delà.

Au lendemain de la première guerre mondiale, les premières barges motorisées furent mises en service. On les appelait alors barges-automobiles ou barges à essence. À Saint-Jean, elles font les manchettes des journaux:

> On parle comme d'un fait accompli du projet de mettre en service, entre New York et Saint-Jean, un certain nombre de barges automobiles, pour le transport du fret. Ces barges, qui feraient un service rapide et qui feraient disparaître l'encombrement inséparable du recours aux remorqueurs, pourraient transporter en marchandises l'équivalant du chargement de 10 à 12 wagons de chemins de fer.[11]

En septembre 1919, les barges à essence arrivent à Saint-Jean. C'est la Lincoln Steamship Company qui opère ce service[12]. Ces barges motorisées sont trops grosses, toutefois, pour emprunter le canal Chambly. Ce n'est qu'en 1934 que le *Donpaco*, appartenant à la Donnacona Paper Company, passera dans les écluses du canal. Avec environ 200 tonnes de papier journal, il se dirige alors vers New York. Libérées du halage, ces barges automotrices mettent six heures à franchir les neuf écluses du canal Chambly, soit la moitié moins de temps que les barges conventionnelles. Cette rapidité est toute relative, toutefois, car la même barge motorisée parcourra les 63 milles et les 20 écluses du canal Champlain en 13 heures seulement[13].

Cette rapidité d'opération des canaux américains remonte, rappelons-le, à l'année 1918 lorsque l'État de New York ouvrit à la navigation son réseau de *barge canals*. Depuis 1903, en effet, de grands



Plan de deux barges américaines attachées l'une à l'autre (train de barges). (Dessin: capitaine Frank H. Godfrey.)

travaux avaient transformé les canaux Champlain, Érié et Oswego: dotés d'écluses de 300 pieds de longueur et de 45 pieds de largeur, avec une profondeur de 12 pieds, ces canaux s'étaient vu confier une vocation nouvelle et unique, celle de favoriser le passage des barges, dont certaines de 1500 tonnes. Structuralement et techniquement, tout fut mis en oeuvre pour atteindre cet objectif.

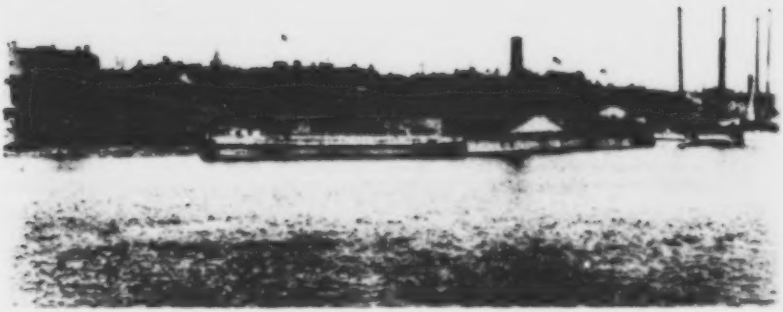
Le canal Chambly ne fit pas l'objet d'un tel recyclage. *Ipso facto*, cependant, de par son utilisation, il devint, au XX^e siècle surtout, un *barge canal*. À elles seules, les barges américaines qui l'empruntaient représentaient plus de 75 pour cent des passages qui y étaient enregistrés. Déjà en 1913, "on estime qu'environ la moitié des bateaux passant dans le canal de Chambly appartiennent à la Lake Champlain Transportation Company"[14]. D'autres transporteurs américains sont aussi de la partie; mentionnons particulièrement la Champlain Barge Canal Company, la Lake Champlain Towing Company, la Whitehall and St. Johns Towing Company et, dans les années 1930, la Lake Champlain Despatch Company et surtout la Murray Transportation Company.

Cette dernière fut particulièrement active sur le canal Chambly. Toute la population en bordure du canal et le long du Richelieu connaissait les barges Murray, cette grande flotte qui se spécialisait dans le transport du papier journal. Avec ses propres remorqueurs, cette firme se rendait à Donnacona et Trois-Rivières où elle chargeait ses barges de 350 tonnes et plus de rouleaux de papier. Ces cargaisons étaient ensuite acheminées, *via* le canal Chambly, vers New York et le New Jersey. Au retour, elles transportaient charbon et fret divers qu'elles allaient décharger en grande partie à Montréal[15].

Du côté canadien, nous avons déjà fait état des compagnies outaouaises spécialisées dans le transport du bois. La Ottawa and Rideau Forwarding Company, pendant longtemps la plus importante firme canadienne sur la route Ottawa—Whitehall, fut, vers la fin du XIX^e siècle, détrônée par la George A. Harris Company, compagnie basée à Ottawa qui transportait principalement du bois de construction vers Burlington. Elle possédait ses propres barges et remorqueurs[16].

S'il est possible d'affirmer, comme nous l'avons fait, que les canaux ont contribué au développement des barges, on peut aussi attribuer leur venue à l'existence du grand commerce de bois entre le Canada et les États-Unis. Ceci se vérifie en tout cas au Canada où les entrepreneurs forestiers de l'Outaouais ont, à partir de 1843, opté pour ce moyen de transport pour expédier leurs produits outre-frontière. De par sa forme même, la barge convenait très bien, et mieux que toute autre embarcation, à l'expédition du bois sous toutes ses formes.

Si le bois a popularisé la barge, c'est évidemment de façon bien involontaire; cette matière première n'avait pas été choisie, elle s'était imposée depuis fort longtemps dans le commerce international. Le jeu de l'offre et de la demande a bien fait changer les rôles des partenaires commerciaux, vers le milieu du XIX^e siècle, mais cela n'a pas modifié le chemin de passage et le Richelieu, jusqu'à la fin de son utilisation commerciale, resta la voie du bois et de ses sous-produits.



En 1909, des barges à voile sont accostées au quai de John Donaghy, marchand de charbon de Saint-Jean. (Archives publiques Canada.)

Au XXe siècle, par exemple, le volume du transport par le canal Chambly atteint son point culminant entre les années 1909 et 1912. Si nous nous penchons sur cette année 1912, nous voyons un volume total de 618 415 tonnes de marchandises. Le bois de pâte s'élève à 258 268 tonnes tandis que le bois de construction atteint 164 862 tonnes. Ensemble, et à eux seuls, ces produits du bois représentent alors les deux tiers du volume global des marchandises transportées par le canal[17].

Pour rétablir un peu leur balance commerciale, les Américains comptaient beaucoup sur leurs exportations de charbon, autre matière première transportée presque exclusivement par barge. Au cours des années, d'ailleurs, le charbon constitue, après le bois, le produit le plus véhiculé sur le canal Chambly. En 1912, par exemple, 119 928 tonnes de charbon passent par cette voie[18]. Il provient surtout de la Pennsylvanie et se dirige vers Montréal. Règle générale, d'ailleurs, ce sont les barges de bois américaines qui, en redescendant le Richelieu, apportaient ce charbon. Voici comment elles procédaient: "The first tow of American coal laden barges arrived in Montreal in two of the tug steamer *John Young*. They will discharge their cargoes of hard coal on the canal basin; after they will be towed light to Ottawa where they load lumber for a return cargo to Lake Champlain."[19]

Un partie de ces cargaisons de charbon n'atteignait cependant pas Montréal. À Saint-Jean, par exemple, des marchands s'approvisionnaient à même ces barges. Mentionnons particulièrement les maisons Bissett & Donaghy, Simard et Godin ainsi que James O'Cain qui, dans les années 1880-1900, fournissaient en charbon toute la région. Afin de profiter des arrivages américains, ces commerçants louaient des quais, dans le port, sur lesquels ils élevaient des entrepôts[20]. À Chambly, les frères Courtemanche faisaient de même; en 1885, ils obtenaient même la

En bordure ouest du canal, les installations de la Chambly Coal Company, en 1921. Grâce à son quai, à son entrepôt et à sa grue de déchargement, cette firme s'approvisionnait en charbon à même les barges qui, arrivant de la Pennsylvanie, se dirigeaient vers Montréal.

permission d'ériger une grue avec plateforme, sur le bord du canal, afin de faciliter le déchargement des barges à charbon[21].

Si le bois et le charbon sont des matières presque strictement de transit, c'est-à-dire profitant relativement peu à l'économie locale ou régionale, il n'en est pas de même du foin. Après avoir vainement tenté, entre 1760 et 1850, d'asseoir son agriculture sur le blé, puis sur la pomme de terre et l'avoine, la vallée du Richelieu, à partir des années 1860, se trouve enfin une vocation, le foin. Progressivement, toutes les paroisses de la région se lancent dans cette exploitation qui atteint son point culminant entre 1900 et 1911 avec une production annuelle d'environ 300 000 tonnes.

Dès le départ, pratiquement, le marché américain s'est intéressé à cette denrée qui prit vite le chemin des États-Unis. Une fois de plus, la barge s'avérait idéale pour transporter le foin outre-frontière. C'est en 1903 que les exportations de foin atteignent leur sommet; 30 000 tonnes,

soit environ les trois dixièmes de toute la production régionale, sont alors éclusées, en route vers le lac Champlain. Jusqu'en 1930 environ, ce commerce se poursuit, malgré un déclin de plus en plus marqué: 15 000 tonnes en 1912, 12 000 en 1927 et 3600 seulement en 1929. L'ère du foin est alors presque révolue[22].

Au départ, dans les années 1860-1870, ce commerce était organisé par des agents de compagnies américaines spécialisées qui parcouraient les paroisses du Richelieu et achetaient eux-mêmes des fermiers suffisamment de foin pressé pour charger une barge. Au tournant du siècle, cependant, quelques-unes de ces entreprises jugèrent plus profitable d'ouvrir des bureaux d'affaires à Saint-Jean et d'y maintenir, tout au long de la saison leurs agents-importateurs. Les plus actives furent certes l'American Hay Company et la Lydia Egyptian Compress Company qui, en 1900, prit le nom de Canadian Bailing Company. À la même époque, quelques Canadiens français de Saint-Jean et des environs fondèrent la Saint-Johns Hay Compress Company, une firme qui se spécialisa dans le pressage du foin à la vapeur[23].

Les barges furent aussi engagées dans le transport de plusieurs autres produits qui ont circulé dans le canal Chambly. Bien sûr, toutes ces matières premières avaient une importance bien secondaire si l'on considère les volumes qu'elles constituaient. Fer, cuivre, terre glaise et sable descendirent ainsi le canal en barges durant des périodes plus ou moins longues. En revanche, les Canadiens, grâce à ces embarcations, expédièrent aux États-Unis grains, farine, chevaux et même, au XX^{e} siècle, glace et anguilles. Celles-ci provenaient de l'Île d'Orléans et, à l'automne, deux barges-poissonnières, sorte de réservoirs "qui marchaient entre deux eaux", les acheminaient à New York[24].

Chapitre V
Les vapeurs

Si, à l'instar des canaux Érié et Champlain, le canal Chambly est très tôt devenu presqu'essentiellement un *barge canal*, il ne faut pas chercher derrière cette réalité une quelconque vocation longuement mûrie ni même des décisions réfléchies émanant d'un comité de planification ou de recyclage. Dès son ouverture, en 1843, le canal Chambly n'était pas en mesure de livrer passage aux bateaux que l'on construisait en Amérique du Nord depuis déjà 20 ans, c'est-à-dire aux vapeurs. Seuls les plus anciens et les plus petits pouvaient espérer s'y engager.

Les canaux Érié et Champlain, certes, étaient aux prises avec le même problème; convenons cependant qu'à l'époque de leur construction, soit au lendemain de la guerre de 1812, il était presque impossible de prévoir l'ampleur du développement de la navigation à vapeur et l'impact de cette révolution sur les canaux. Mais les Américains, grâce sans doute à leurs vastes ressources, s'attaquèrent à cette conjoncture défavorable. Au milieu du XIX^{e} siècle, ils agrandirent leurs canaux et écluses et, lorsque ces mesures s'avérèrent insuffisantes, ils mirent de l'avant un concept révolutionnaire: confier tout transport intérieur à des barges spécialement étudiées et réaménager en ce sens leurs canaux. Cela se passait à la fin du XIX^{e} siècle.

Le canal Chambly, nous l'avons vu, fut conçu à la fin des années 1820 et au début des années 1830. Les ingénieurs attachés à ce projet n'ont pas tenu compte de l'arrivée des vapeurs. Ils se faisaient pourtant de plus en plus nombreux et de plus en plus gros, à la fois sur le Saint-Laurent et le lac Champlain. En outre, signe des temps, Saint-Jean était relié par bateaux à vapeur à Burlington et à Whitehall depuis 1809. Cette année-là, en effet, le *Vermont*, de John Winans, avait entrepris de transporter les passagers et le fret entre ces villes[1]. Dans les années qui suivirent, cette ligne fut desservie par les vapeurs *Phoenix*, *Champlain* et *Congress*, de la Lake Champlain Steamboat Company. A partir de 1826, la Champlain Transportation Company oeuvra sur la même route et bientôt ses vapeurs, tels le *Franklin*, le *Burlington* et le *Saranac*, détinrent un quasi-monopole dans le transport maritime de cette région[2]. C'est donc dire que dans les années 1820 et 1830, les bateaux à aubes ne peuvent être ignorés sur le Richelieu et Saint-Jean constituant une des portes d'entrée du canal projeté, on comprend mal le manque de perspicacité des ingénieurs responsables.

Faut-il voir dans la décision de ces derniers de limiter les écluses du canal à des dimensions d'environ 120 pieds de longueur par 24 pieds de largeur, avec une hauteur d'eau sur les seuils de sept pieds, une raison stratégique et défensive? Il est vrai qu'à cette époque les impératifs de

la défense des colonies continuent de planer sur toute question relative au développement des voies de communication et le creusage des canaux ne fait pas exception. Mais la raison commerciale, surtout depuis l'ouverture des canaux Champlain et Érié, constitue, même aux yeux des militaires, un argument tout aussi prioritaire.

En 1826, par exemple, le colonel John By soumet au général Mann son rapport sur la défense militaire du Canada. Ses conclusions sont particulièrement significatives. Il propose le développement de la navigation à vapeur sur le Saint-Laurent et les Grands Lacs; une telle initiative

> would at once deprive the Americans the means of attacking Canada and would make Great Britain mistress of the trade of that vast population on the borders of the Lakes, of which the Americans have lately so much boasted, and to secure this trade have expended immense sums of money in cutting canals.[3]

Abordant ensuite la question des canaux, By se montre tout aussi perspicace:

> All the canals at present projected are on too confined a scale for the increasing trade of Canada; and for military service they ought to be constructed of sufficient size to pass the steam boats best adapted for navigating the Lakes and rivers of America, which boats measure from 110 to 130 feet in length and from 40 to 50 feet in width, drawing 8 feet water when loaded, and are capable of being turned to military purposes without any expense as each boat would carry 700 men with great ease. It is therefore evident that the moment our canals and locks are completed on this scale, we shall not only possess the trade of all that immense population on the borders of the Lakes, but also have military possession of the Lakes.[4]

Le colonel By étend aussi cette stratégie ambivalente à la région du Richelieu—lac Champlain:

> The number of these steam boats now building on the banks of the St. Lawrence is one of the great proofs of the increasing trade and prosperity of the country. By opening the Richelieu river to admit the steam boats entering Lake Champlain would be the means of making the River St. Lawrence the great outlet for all the produce of that vast tract of land.[...] and a moment's reflection is sufficient for a military man to understand the vast importance of connecting Lake Champlain with the River St. Lawrence by an

> uninterrupted steam boat navigation, and it is evident that this would be the most economical mode of defence that can be adopted.[5]

Et By de terminer par cet avertissement quasi-prophétique:

> Locks and canals capable of passing the large size steam boats will not be more than sufficient for the growing trade of Canada; and it would be a constant source of regret to construct works too small to pass the vessels best adapted to the navigation and defence of the Lake.[6]

Rappelons que ces vues étaient exposées en 1826, avant même la nomination de commissaires pour étudier les travaux de canalisation du Richelieu. Pourquoi ces derniers n'ont-ils pas adopté les idées du colonel By ou, tout au moins, n'ont-ils pas considéré la venue de vapeurs toujours plus imposants? Raisons politiques, militaires, financières? Qu'il suffise de savoir que déjà, en 1826, des écluses de 120 pieds par 24 pieds, avec une profondeur de six ou sept pieds, étaient jugées bien insuffisantes. Mais le canal Chambly allait devoir s'accommoder de ses diemsnsions restreintes.

C'est en 1821 que les bateaux à vapeur remontèrent le bas Richelieu pour la première fois. Le 3 août de cette année, le *De Salaberry*, à peine sorti des chantiers navals de Laprairie, entreprenait la liaison Québec—Chambly avec arrêts à Trois-Rivières, Sorel, Saint-Ours, Saint-Denis, Saint-Antoine, Saint-Marc, Beloeil, et Saint-Mathias. Mesurant 108 pieds par 23, il était la propriété d'une quarantaine d'hommes d'affaires de Québec, de Laprairie et du bas Richelieu, tels Samuel Hatt, Augustus Kuper, William Yule, Timothée Franchère, Eustache Soupras, Louis Marchand et Augustin Cartier, des noms qui bientôt seront pour la plupart reliés au projet du canal Chambly.

Le marchand Augustus Kuper avait mis son quai personnel de Chambly à la disposition de ce vapeur qui transportait fret et passagers une fois la semaine. D'un tirant d'eau d'à peine trois pieds, le *De Salaberry*, en plusieurs occasions, fut incapable de remonter au-delà de Saint-Ours, le niveau d'eau du Richelieu s'abaissant parfois dangereusement. En juillet 1823, le navire prit feu et sombra dans le Saint-Laurent[7].

Le *Laprairie*, appartenant à John Goudie de Québec, prit la relève mais abandonna bientôt cette route pour limiter ses activités au Saint-Laurent. À l'automne de 1823, la St. Lawrence Steam Boat Company, de la famille Molson de Montréal, décida de mettre en service sur le Richelieu des petits vapeurs à faible tirant d'eau. En association avec les marchands richelois Augustus Kuper et Samuel Hatt, ils lancèrent le *Chambly* en 1824. Avec ses 22 pouces de tirant d'eau, ce vapeur assura une liaison hebdomadaire entre Québec, Montréal et Chambly[8].

Jusqu'au début des années 1840, d'autres vapeurs furent engagés sur le Richelieu, sur une base plus ou moins régulière: les *Edmund Henry* (avec la *Malvina*, sa propre barge en remorque), *Richelieu*, *Union Canadienne*, *Sources de Varennes* et quelques autres de moindre

renommée. La plupart de ces navires eurent une carrière assez brève, parfois quelques mois seulement. Incendies et collisions étaient alors choses fréquentes. D'autres abandonnaient le Richelieu assez rapidement, la navigation s'y révélant particulièrement hasardeuse pour les gros navires peu maniables.

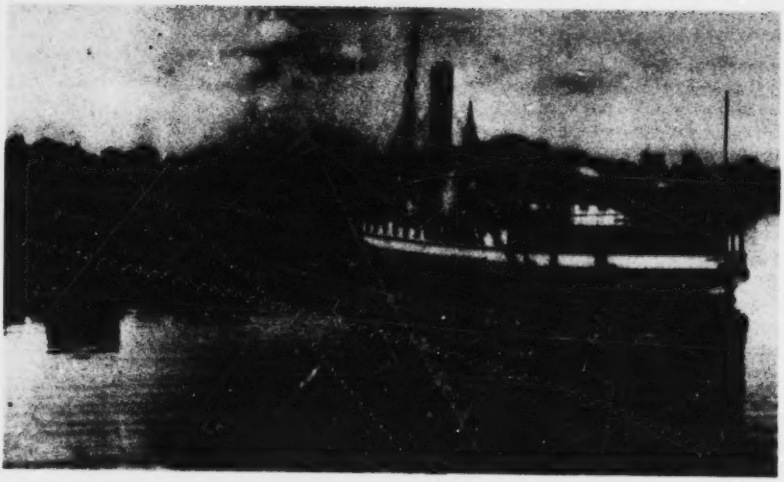
L'ouverture du canal Chambly, en 1843, suivie six ans plus tard par celle de l'écluse Saint-Ours, relança à coup sûr les initiatives dans le domaine de la navigation à vapeur sur le Richelieu. Nous avons déjà fait état du déblocage commercial suscité à ce moment par le creusage de cette voie navigable; le grand commerce du bois, de l'Outaouais au lac Champlain, prit dès lors un essor remarquable et les barges et radeaux, tirés par des remorqueurs à vapeur, provoquèrent souvent de véritables embouteillages aux entrées du canal.

Outre ces petits vapeurs affectés au touage et appartenant à des compagnies outaouaises et américaines dont nous avons déjà relevé l'existence, d'autres entreprises de navigation, au XIX[e] siècle surtout, sillonnèrent le Richelieu. La plus intéressante, peut-être, est la Compagnie du Richelieu. Composée de 35 actionnaires, dont le principal était Jacques-Félix Sincennes, marchand de Sorel, son but était d'exploiter le transport des passagers, le fret de première classe et le remorquage entre Montréal et le lac Champlain.

En octobre 1845, la compagnie prenait livraison du vapeur *Richelieu* et de la barge *Sincennes* et entreprenait de relier Montréal et Chambly. Deux fois par semaine, ce bateau et sa barge transportaient, outre les passagers, des produits agricoles, manufacturés et du bétail: "On arrêtait à Chambly pour une *sic* après-midi pour permettre la visite du vieux Fort et le dimanche matin, l'on s'arrêtait à St. Antoine ou à St. Ours pour permettre aux passagers d'assister à la messe."[9]

En 1848, la Compagnie du Richelieu se fusionnait avec une rivale de fraîche date, la Société de Navigation du Saint-Laurent et du Richelieu, qui opérait depuis l'année précédente le vapeur *Jacques-Cartier*. Mais la concurrence demeurait vive sur le Saint-Laurent comme sur le Richelieu. Outre les sloops et goélettes, d'autres vapeurs se disputaient le transport sur le Richelieu dont ceux appartenant au marchand Augustin Saint-Louis de Sorel, le *Vulcan*, l'*Oregon* et le *Saint-Louis*. Spécialisé dans le transport du bois, Saint-Louis constituait pour le groupe de Sincennes une menace dangereuse. La compagnie du Richelieu, en 1850, acheta le rival et, de la sorte, agrandit sa flotte[10].

Entre 1850 et 1854, le volume du transport maritime sur le Richelieu baissa sensiblement. Alors que, dans le canal, de 1848 et 1849, le tonnage des marchandises transportées était passé de 18 835 à 77 216 tonnes, et que le nombre de vaisseaux avait augmenté de presque 600 pour cent, à partir de 1850, et durant les quatre années qui suivirent, on accusa à ces deux chapitres des baisses de plus en plus importantes: en 1852, déclin du volume de marchandises transportées de 20,0 pour cent sur l'année précédente. Simultanément, le tonnage total des vaisseaux ne s'élève plus qu'à 82 618 tonnes, alors qu'il atteignait 143 194 tonnes en 1850. En 1854, nouvelles baisses par rapport à 1853: les marchandises



Le bateau à aubes *Chambly* amarré à son quai du bassin de Chambly en août 1894. Propriété de la Richelieu and Ontario Navigation Company, ce navire, commandé alors par le capitaine François Lamoureux, reliait Montréal et Chambly. Ses dimensions trop grandes lui interdisaient cependant l'accès au canal Chambly. (Archives publiques Canada.)

transportées diminuent de 27,6 pour cent et la capacité ou tonnage des bateaux utilisant le canal dégringole de 34,6 pour cent[11].

Cet affaissement de l'industrie maritime du Richelieu contrastait pourtant avec une croissance modérée mais constante sur les autres voies navigables. La Compagnie du Richelieu qui, avec ses concurrents, se disputait un volume de transport sans cesse diminuant, songea alors à abandonner tout à fait le Richelieu: "Le transport par bateaux à vapeur sur cette rivière, autrefois très important, avait tellement diminué qu'à la fin de la saison maritime de 1853 l'on ne trouva plus profitable de desservir le Richelieu par bateau à vapeur."[12]

Elle se retira donc sur le Saint-Laurent où, pendant environ trois ans, elle concurrença assez efficacement les compagnies importantes des groupes Molson, Torrance et Tate. En 1856, pourtant, la Compagnie du Richelieu s'amalgama avec la Ontario Navigation Company et devint la Richelieu and Ontario Navigation Company, firme dont une des priorités était de relier l'Outaouais au Richelieu. Les vapeurs allaient donc reprendre la route de Chambly[13].

La Richelieu and Ontario Navigation Company qui, en 1913, donnera naissance à la fameuse Canada Steamship Lines, possédait de

Barges de bois de pulpe et petits vapeurs amarrés au quai du canal à Chambly vers la fin du XIX^{e} siècle. Souvent l'achalandage aux entrées du canal était tel que de véritables embouteillages se produisaient. (Collection Armand Auclair, Chambly.)

grands moyens financiers. Très vite, elle multiplia ses routes et, en 1891, nous voyons qu'elle dessert Toronto, Kingston, Montréal, Québec et le Saguenay grâce à une flotte de 20 bateaux à vapeur[14]. Pour sa part, la rivière Richelieu fut confiée au *Chambly* dès les premières années d'opération de la compagnie. Avec son capitaine François Lamoureux, ce vapeur est entré dans la légende car, jusqu'au début du XX^{e} siècle, il relia inlassablement Montréal et Chambly, ses dimensions lui interdisant l'accès au canal.

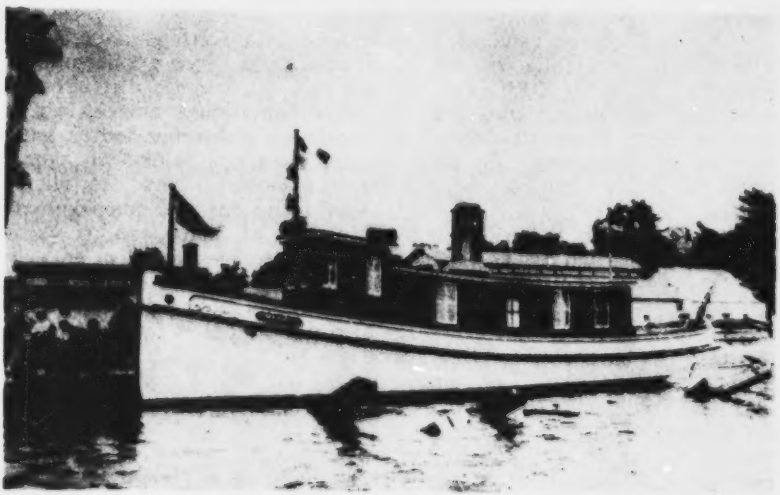
À Chambly, les autorités du canal réservaient leur quai aux compagnies dont les bateaux utilisaient le canal[15]. Dès l'entrée en service du *Chambly*, par conséquent, ses propriétaires aménagèrent à cet endroit leur propre quai. Deux fois la semaine, les mardi et vendredi, le capitaine Lamoureux quittait Montréal pour Chambly avec arrêt chemin faisant à Lanoraie ou l'attendait le train pour Joliette. Le mercredi et le samedi, il repartait de Chambly avec fret et passagers[16].

Au cours des ans, le *Chambly* et son capitaine acquirent une solide réputation de compétence, de fiabilité et de courtoisie. Le gouverne-

ment leur confiait le courrier et les autorités du canal avaient souvent recours à Lamoureux lors de litiges ayant trait à la navigabilité de la rivière ou même à des accidents survenus sur cette dernière. Considéré avant tout comme un transporteur de passagers, le *Chambly*, grâce aussi au courrier dont il avait la charge, avait la priorité absolue de passage lorsqu'il se présentait à l'écluse Saint-Ours[17].

Il n'en était pas moins occupé, cependant, à transporter un fret aussi important que varié. Le registre du canal, à Chambly, révèle qu'entre 1859 et 1868, le capitaine Lamoureux transporta surtout de la farine, de l'avoine, du sucre, des pois, des pommes, du whisky, des clous et des barres de fer. On y trouve en outre très souvent du bétail, y compris des chevaux, du poisson, du tabac et du ciment. Le *Chambly* acheminait même des meubles et des poêles[18]. On comprend pourquoi les gens du canal, à Chambly, le qualifiaient de *market steamer*[19]. Vers 1890, le capitaine Lamoureux prit sa retraite et fut remplacé à la barre du *Chambly* par le capitaine Jean Chapdelaine.

La Richelieu and Ontario Navigation Company n'allait donc pas plus haut que Chambly. De plus en plus, à partir des années 1870 surtout, les compagnies engagées dans le transport général, soit fret et passagers, feront de même. Et le canal Chambly qui, au départ, avait été envisagé comme un trait d'union navigable entre le haut et le bas Richelieu, c'est-à-dire par conséquent qui devait permettre le passage des bateaux de tous genres, était en quelque sorte devenu un corridor à



En 1929, lancement au canal du remorqueur à vapeur *Chambly*. (Archives publiques Canada.)

marchandises aux extrémités duquel se pressaient expéditeurs et commerçants. Mais n'est-ce pas là tout simplement la preuve que le canal Chambly s'était métamorphosé en *barge canal*?

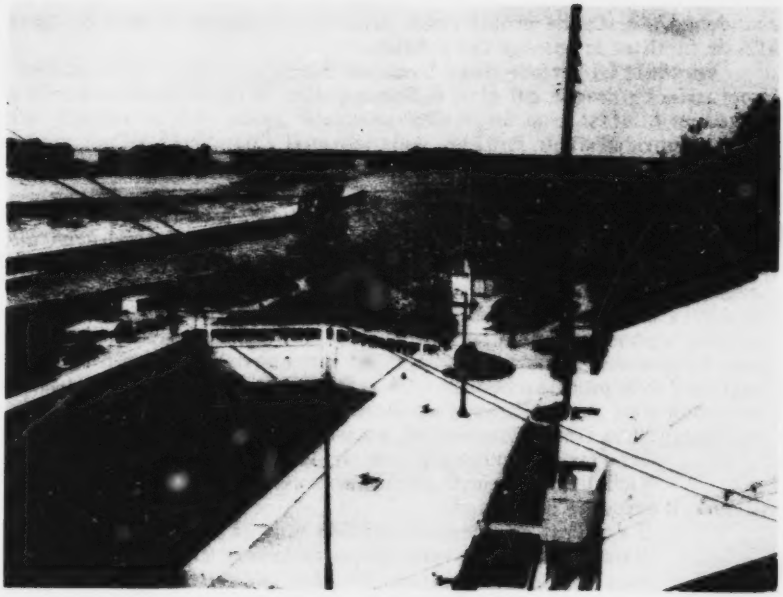
Doté d'un excellent chemin de halage, de loin le meilleur en Amérique au dire même des Américains[20], le canal Chambly s'accommodait parfaitement du transport des barges et, de plus en plus, les remorqueurs à vapeur se contentaient de se présenter à une extrémité du canal où, après s'être délestés d'un train de barges, ils s'attachaient à un autre, frais sorti celui-là des écluses. Dans les années 1880-1890, cette façon de procéder s'est généralisée: qu'ils appartiennent à la Lake Champlain Transportation, à la Lake Champlain Towing, à la Champlain Barge Canal, ou à la Whitehall and St. Johns Towing, les remorqueurs américains ne descendent pas plus bas que Saint-Jean. Ceux appartenant aux firmes outaouaises ou laurentiennes, de la même façon, n'iront pas plus haut que Chambly.

Ainsi donc, malgré le canal, le haut et le bas Richelieu apparaissent beaucoup moins reliés qu'on pourrait le croire. Au printemps de 1910, par exemple, Saint-Jean est presque en liesse; les marchands de l'endroit ont enfin obtenu qu'une compagnie de navigation à vapeur se charge du service entre Saint-Jean et Montréal durant l'été. Le vapeur *Florida*, de la Compagnie de Navigation du Canada, dont monsieur Louis Lacouture de Sorel est le gérant, desservira cette ligne. "Ce service de vapeur sera d'un grand avantage pour nos marchands qui pourront faire transporter ainsi leurs marchandises de la métropole à beaucoup meilleur marché durant la belle saison. Ce bateau partira de Montréal le mercredi matin et de Saint-Jean le vendredi après-midi."[21]

Sur un Richelieu canalisé, on se serait pourtant attendu à ce qu'une telle liaison soit établie très tôt et, en plus, d'une façon permanente et régulière. Mais, au XIX^{e} siècle en tout cas, les hommes d'affaires de Saint-Jean semblaient plus près de leurs homologues américains; la fameuse route Whitehall—Saint-Jean continuait d'absorber toutes leurs énergies et ressources. En 1883 encore, alors que Saint-Jean n'était même pas reliée régulièrement par vapeur à Montréal, des "capitalistes de New York et de cette ville" (Saint-Jean) formaient "une compagnie de vapeurs pour faire le service entre Whitehall et Saint-Jean, la Compagnie de navigation du Lac Champlain et de la rivière Richelieu"[22].

Malgré les traditions commerciales et les affinités d'affaires, un fait demeure: les vapeurs ont peu, ou relativement peu, circulé dans le canal Chambly, si l'on fait exception bien sûr des petits remorqueurs et plus tard des barges motorisées, parce que le canal n'était pas adapté à ce type de navigation. Les compagnies qui ont tenu à y passer se sont vues dans l'obligation ou de mettre la main sur un petit bateau convenant aux dimensions des écluses (ce fut le cas du *Florida* dont nous avons plus haut parlé), ou de faire construire ces bateaux sur mesure, ce que fit la Compagnie de navigation du Lac Champlain et de la rivière Richelieu. L'inconvénient fut déterminant.

D'ailleurs, en général, les vapeurs n'aimaient guère s'aventurer sur le Richelieu. Entre Sorel et Chambly, surtout si vous deviez accoster à



Un vapeur pour passagers à l'écluse Sainte-Anne en 1926. De tels navires, grâce à leurs dimensions restreintes, pouvaient emprunter les écluses des canaux, autant à Chambly que sur l'Outaouais. (Archives publiques Canada.)

certains quais paroissiaux, les risques d'échouement étaient assez grands, particulièrement en période d'eaux basses. Mêmes dangers entre Saint-Jean et le lac Champlain: "L'eau est très basse sur notre rivère et les gros remorqueurs de la compagnie du lac Champlain ne peuvent se rendre à Saint-Jean."[23] Les capitaines de vapeurs, au XIX^e^ comme au XX^e^ siècle, n'ont pas cessé de dénoncer la mauvaise navigabilité du Richelieu et ce, sur presque tout son cours. Pétitions, plaintes et demandes de dragage ont toujours afflué au Bureau du canal[24].

Si le dragage du Richelieu se faisait de façon presque permanente, durant la saison de navigation, c'est-à-dire d'avril à décembre, il s'effectuait aussi régulièrement dans le canal, après 1870. Avant ce temps, en effet, les dragues étaient toutes trop larges pour pénétrer dans les écluses. En 1864, par exemple, le projet de creusage du canal fut abandonné: "I supposed the dredge was only 22'6" in width, but find from the captain's report that she is 24'6", which I am sorry to say, is 1'6" too wide for the Locks on the Canal. The project must therefore be

abandoned."[25] Or ce projet visait justement à élargir le fond du canal afin de faciliter le passage des vapeurs.

En 1867, en période d'eau basse, le dragage du canal est à nouveau impératif. La drague qui était à l'oeuvre dans le canal Lachine s'amène d'urgence; elle est trop large d'environ deux pieds. On la modifie sans tarder afin de pouvoir l'utiliser dans le canal Chambly[26]. Pour toutes ces raisons, les vapeurs, sauf les plus modestes, n'apprécient guère le Richelieu et son canal.

À la veille de la seconde guerre mondiale, le trafic sur le canal Chambly n'est plus que l'ombre de lui-même. Le *Canada-Français*, journal de Saint-Jean, explique cette baisse ainsi:

> Le commerce a évolué. Les vieilles méthodes de transport sont devenues surannées. On exige de plus en plus un service rapide. On dédaigne avec raison les barges tirées par des chevaux ou des tracteurs à chenille. Et la concurrence toujours plus active accule à la réduction continue des frais. Pour ces raisons, en y ajoutant l'influence des tarifs douaniers, le trafic par voie du Richelieu a diminué d'année en année.[27]

Ailleurs, il explicite davantage:

> Il est vrai que l'exportation de bois et de foin a diminué de même que l'importation du charbon. Mais cette diminution est due à différentes causes: d'abord la vétusté du canal Chambly, déterminant une augmentation considérable dans les frais de transport; 2º les tarifs douaniers presque prohibitifs entre les deux pays et 3º la crise financière.[28]

Si nous nous penchons sur les chiffres de ce trafic, nous reconnaissons, en 1909, le point culminant du commerce. Entre les deux guerres, époque de crise financière, la chute est spectaculaire, avec une certaine reprise à partir de 1936. Après la seconde grande guerre, et jusqu'en 1960 au moins, la circulation commerciale sur le canal se stabilise étrangement mais le niveau reste bas[29].

En ce qui regarde les marchandises transportées, en 1950 les principales sont les suivantes[30]:

Engrais	(national)	55 578 tonnes
Papier journal	(exportation)	27 756 tonnes
Sable et gravier	(importation)	225 tonnes
Ciment et brique	(importation)	200 tonnes
Huile et pétrole	(national)	84 tonnes
Poisson	(exportation)	30 tonnes

Dix ans plus tard, en 1960[31].

Engrais	(national)	46 475 tonnes
Papier journal	(exportation)	27 814 tonnes
Charbon	(importation)	11 233 tonnes
Explosifs	(national)	7 245 tonnes
Soude	(national)	4 650 tonnes
Soufre	(national)	2 400 tonnes
Argile	(importation)	1 610 tonnes

Entre 1950 et 1960, annuellement, environ 700 bateaux empruntent le canal Chambly, transportant environ 100 000 tonnes de marchandises. À eux seuls, les engrais et le papier journal représentent alors plus de 75 pour cent de ce tonnage. Ces chiffres, qui se maintiennent tout au long de la décennie, n'en trahissent pas moins une chute importante dans l'utilisation commerciale du canal. Avant 1914, près de 4500 passages étaient enregistrés chaque année au canal; en 1960, si l'on omet une centaine d'embarcations de plaisance, à peine 700, soit une diminution d'à peu près 85 pour cent.

Tableau 5
Le nombre des bateaux éclusés et tonnage des marchandises transportées de 1900 à 1960 au canal Chambly

Années	Nombre de bateaux	Tonnes
1900	378	31 000
1904	1241	116 000
1906	3618	238 000
1909	4459	294 000
1920	1542	101 000
1928	743	49 000
1933	75	4 950
1936	275	17 500
1948	605	94 000
1950	692	104 000
1952	614	89 000
1954	709	111 000
1956	708	101 000
1958	688	108 000
1960	796	124 000

La responsabilité de cette baisse revient de toute évidence aux Américains. Souvenons-nous qu'en 1913, c'est-à-dire à l'apogée commerciale du canal, ce sont les bateaux américains qui, si l'on peut dire, faisaient vivre le canal. À elle seule, la Lake Champlain Transportation Company était propriétaire ou contrôlait plus de la moitié de toutes les embarcations qui utilisaient alors cette voie navigable[32]. Or, en 1950, seulement 19 des 692 passages enregistrés sont crédités à des bateaux américains[33].

Enfin, de 1961 à 1970, le commerce agonise sur le canal. Jusqu'en 1965, les passages se maintiennent au-dessus des 600 par an, ce qui est relativement conforme aux statistiques d'après-guerre. Mais à partir de 1966, la chute s'accélère: cette année-là, 314 passages seulement, 288 en 1968 et 184 en 1970. Durant cette dernière décennie, le tonnage des marchandises transportées suit évidemment la même pente:

1961 : 94 529 tonnes
1966 : 28 649 "
1970 : 12 797 "

Le fret transporté en 1970 se limite à trois articles: 8534 tonnes de papier journal, 4238 tonnes d'explosifs et 25 tonnes de *containers*[34].

C'est, dit-on, en 1973 que le canal Chambly aurait vu passer sa dernière barge. Le commerce cédait officiellement la place au loisir, la barge à l'embarcation de plaisance.

Conclusion

Tout jugement porté à l'endroit d'une entreprise humaine est presque inévitablement empreint de subjectivité et l'unanimité de vue est rarement atteinte. La question de l'utilité commerciale du canal Chambly ne fait pas exception à la règle. Tout au long de son histoire, ce canal fut l'objet de louanges et de critiques. Les unes et les autres étaient formulées à des moments bien précis, mais elles émanaient, en outre, de personnes aux points de vue et aux intérêts souvent divergents. Bien que non-exhaustive, notre étude est, semble-t-il, la première non seulement à se pencher sur la contribution commerciale du canal Chambly mais encore à donner à cette enquête un cadre historique global et une position de recul. Les conclusions qui en découlent, par conséquent, sont marquées au coin de la nuance.

Spécialement sur la scène internationale, le canal Chambly a joué un rôle commercial important et les statistiques le montrent clairement. Durant plus d'un siècle, il fut l'un des pivots des exportations canadiennes de produits forestiers vers les États-Unis et c'est un titre de gloire que l'on ne peut lui contester. Bien d'autres denrées ont aussi profité de sa présence pour franchir dans les deux sens le 45e parallèle ou, plus localement, pour accéder au haut ou au bas Richelieu.

Toutefois, il est vrai que cette performance est bien en deçà des immenses possibilités qui semblaient s'offrir au canal et c'est ce qui explique la très grande part de frustration que l'on trouve derrière les critiques. On pourrait évidemment rétorquer que si écart il y a, il est imputable d'abord à l'exagération passée du potentiel commercial de la voie Richelieu—Hudson puis aux nombreux incidents de parcours qui ont jalonné l'histoire politico-économique de ce corridor international. Tout en accordant un certain fondement à ces arguments, force est de reconnaître, néanmoins, qu'à peine inauguré, le canal Chambly constituait déjà aux yeux de sa clientèle un goulot d'étranglement déplorable.

Tel est vraiment le noeud du problème. Non seulement le canal Chambly, en 1843, se voyait-il confronté à une compétition commerciale et technologique d'envergure, mais encore devait-il relever ces défis avec des moyens déjà surannés. Malgré certains avertissements prophétiques, tels ceux de John By en 1826, l'on avait en effet doté le canal d'écluses dont les dimensions, à peine acceptables dans le contexte de la deuxième phase de canalisation (1815-1840), représentaient maintenant un obstacle majeur à la navigation commerciale intérieure, compte tenu surtout de l'usage fort répandu des vapeurs et autres bateaux toujours plus gros.

Ce problème de désuétude et de recyclage a affecté, bien sûr, la plupart des canaux canadiens et américains. Au canal Chambly,

En 1911, écurie située en bordure de l'entrée inférieure du canal, au bassin de Chambly. Le halage des embarcations non-motorisées fut confié aux chevaux pendant presque toute la période d'utilisation du canal Chambly.

cependant, on s'étonne de constater qu'après un siècle d'histoire, rien n'a changé; les dimensions des écluses sont restées les mêmes si bien qu'en 1960 le canal est toujours considéré par les Américains comme "the limiting link of the system"[1]. Pourquoi le gouvernement canadien n'est-il jamais intervenu pour agrandir le canal Chambly?

Outre les incessantes difficultés financières, dont les effets ne doivent pas être minimisés, le manque d'intérêt chronique du gouvernement envers le canal Chambly semble responsable de cette inertie. En premier lieu, et c'est compréhensible, la canalisation du Saint-Laurent constitue une priorité beaucoup plus importante, surtout après l'Union de 1840. Ensuite, de 1850 jusqu'au début du XX^{e} siècle, hommes d'affaires et politiciens tournent le dos au canal Chambly et accordent leurs faveurs à divers projets de lien direct entre la région montréalaise et le lac Champlain; les principaux tracés étudiés abandonnent le débouché de Sorel et contemplent plutôt un terminus soit à Beauharnois, à Longueuil, ou encore à Caughnawaga.

Les délais occasionnés par ces plans sans lendemain se prolongent lors de la guerre 1914-1918 et de la crise économique qui suit. Bien sûr on s'est entendu entre-temps pour donner à la route Richelieu—Hudson une profondeur de 12 pieds, mais le canal Chambly n'est que la dernière étape canadienne de ce projet. Encore une fois, le temps lui fera défaut.

Mais derrière ce que l'on est tenté d'appeler l'incurie gouvernementale à Chambly, on devine un autre motif: le canal Chambly, en dépit de ses aspects restrictifs, fonctionne bien. Depuis la confection de l'écluse Saint-Ours, en 1849, il s'est établi sur le Richelieu un *modus operandi* qui, avouons-le, s'avère assez efficacce dans les circonstances. En effet, la grande mission du canal Chambly ce fut, dès son ouverture, de permettre l'acheminement des produits forestiers canadiens vers les États-Unis. Or ce trafic peut très bien s'effectuer sans les vapeurs. Ceux-ci, par contre, doivent obligatoirement atteindre le bassin de Chambly, c'est-à-dire l'entrée inférieure du canal, car très souvent ils remorquent des barges ou des radeaux de bois. Grâce à l'écluse Saint-Ours, ce prérequis ne pose pas de problème. Un excellent système de halage par chevaux voit ensuite à mener barges et radeaux jusqu'à Saint-Jean où ils sont à nouveau pris en remorque par des vapeurs. En résumé, le canal Chambly peut jouer son rôle si les gros navires sont en mesure de venir s'y abouter.

Il semble que le gouvernement canadien, contrairement à son voisin américain, se soit assez tôt contenté de ce niveau de rendement, compte tenu de ses besoins sur le Richelieu, de ses priorités sur le Saint-Laurent et ailleurs, ainsi que de ses limites budgétaires. Que faut-il penser de ce calcul? L'historien Fernand Ouellet l'approuve certainement lui qui blâme la Chambre d'Assemblée du Bas-Canada de s'être intéressée en 1821-1822 à la construction du canal Chambly, "un projet mineur, une entreprise locale sans grande portée"[2].

Appendice A.

Tableau comparatif indiquant la différence du mouvement total des effets sur les canaux Welland, du Saint-Laurent et de Chambly, entre l'année 1850 et les deux années précédentes[1].

	WELLAND		
	1848	**1849**	**1850**
Produits des forêts	59 902,00	73 556,00	107 335
Comestibles végétaux	136 056,25	141 534,00	145 769
Fonds de ferme	43,00	25,50	-
Autres produits agricoles	11 244,25	17 693,75	13 165
Effets manufacturés	62 011,50	75 856,00	99 090
Marchandises etc.	45 354,50	42 931,00	34 241
Total des tonneaux	307 611,50	351 596,25	399 600
Passagers - Nombre	2 487,00	1 640,00	1 938
Bateaux de toutes sortes	3 280,00	2 278,00	4 761
Total du tonnage des vaisseaux	372 854,00	468 410,00	587 100

ST-LAURENT			CHAMBLY		
1848	1849	1850	1848	1849	1850
68 351,00	70 310	124 948,75	16 564	61 164	79 119,75
81 307,25	89 501	80 687,75	49	7 858	21 146,25
587,50	833	1 261,75	-	18	0,50
5 603,00	4 215	8 510,75	28	64	686,75
3 600,00	31 047	48 625,00	880	1 348	3 577,00
4 818,25	17 247	24 069,75	13 05	6 764	4 510,50
164 267,00	213 153	288 103,25	18 835	77 216	109 040,75
21 071,00	26 997	35 932,00	470	8 430	278,00
5 648,00	5 448	6 169,00	659	1 264	2 878,00
476 875,00	444 640	460 180,00	22 322	128 642	143 194,00

Appendice B. Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Chambly pendant l'année 1830[1].

ARTICLES	TONNEAUX TOTAL	Des ports britanniques à des ports britanniques		Des ports britanniques à des ports étrangers		Des ports étrangers à des ports britanniques		Des ports étrangers à des ports étrangers		TOTAL	
		Montée	Descente	Montée	Descente	Montée	Descente	Montée	Descente	Montee	Descente
Alcalis	262,75	-	-	235,50	-	-	-	7,25	-	262,75	-
Pommes et Patates	412,00	0,75	76,00	69,50	-	-	285,75	-	-	30,25	361,75
Beurre	3,50	-	-	3,50	-	-	-	-	-	3,50	-
Lard sèche et jambons	2,75	-	-	2,75	-	-	-	-	-	2,75	-
Blé sarasin et pois	306,75	179,25	-	127,50	-	-	-	-	-	306,75	-
Fromage	0,75	-	-	-	-	-	0,75	-	-	-	0,75
Bête à corne	0,50	-	-	-	-	-	0,50	-	-	-	0,50
Cidre	33,25	-	-	-	-	-	33,75	-	-	-	33,25
Graines de lin et de fourrure	66,00	0,00	-	63,00	-	-	-	-	-	66,00	-
Fleur	7 796,25	2,75	3,75	7 734,50	-	-	3,00	-	32,25	7 737,25	39,00
Gypse	6,00	-	-	6,00	-	-	-	-	-	6,00	-
Peaux	190,50	-	5,25	-	-	-	95,25	-	-	-	100,50
Cornes	2,00	-	-	2,00	-	-	-	-	-	2,00	-
Blé d'inde	233,00	-	-	233,00	-	-	-	-	-	233,00	-
Avoine et orge	6 738,50	329,50	436,50	5 932,50	-	-	-	-	-	6282,00	436,50
Lard et boeuf	359,50	-	0,50	75,50	-	-	283,50	-	-	75,50	284,00
Suif	74,75	-	19,00	-	-	-	55,75	-	-	-	74,75
Tabac	97,00	-	-	-	-	-	97,00	-	-	-	97,00
Blé	5 659,75	341,25	445,75	4 872,75	-	-	-	-	-	5,214,00	445,75
Charbon	1 006,50	170,00	8,00	714,00	-	-	114,50	-	-	884,00	122,50
Verrerie et grès, etc.	39,75	1,00	33,75	-	-	-	5,00	-	-	1,00	38,75
Fer en barre	119,00	-	22,00	5,00	-	-	9,00	83,00	-	88,00	31,00
Fer en gueuse et ferrailles	167,75	-	-	5,00	-	-	162,75	-	-	5,00	162,75

Fer fondu et ferronnerie	526	0,25	22,25	3,75	30,00	-	415,25	-	50,50	4,00	522,00
Camions, locomoteurs, chars, etc. de chemin de fer	125,50	0,25	0,25	-	-	-	89,00	36,00	-	36,25	89,25
Outils d'ouvriers	0,25	-	-	-	-	-	0,25	-	-	-	0,25
Marbre, ardoise, argile, pierre et brique	639,50	182,50	29,00	5,50	-	-	422,50	-	-	188,00	451,50
Sel	2 634,50	1 008,25	-	1625,00	-	-	0,50	-	-	2 634,25	0,50
Café	7,00	-	-	-	-	-	7,00	-	-	-	7,00
Poisson	85,00	-	-	84,00	-	-	1,00	-	-	84,00	1,00
Meuble et bagage	48,50	12,00	17,75	3,00	-	-	14,50	-	1,25	15,00	33,50
Guenilles	44,00	15,75	-	28,25	-	-	-	-	-	44,00	-
Salaratus	30,75	-	-	30,75	-	-	-	-	-	30,75	-
Sucre et mélasses	374,50	-	13,50	-	-	-	361,00	-	-	-	374,50
Vinaigre	4,50	-	-	-	-	-	4,50	-	-	-	4,50
Whiskey	8,00	-	8,00	-	-	-	-	-	-	-	8,00
Marchandise	2 189,00	705,50	589,25	30,25	-	-	863,50	0,50	-	736,25	1 452,75
TOTAL	30 163,75	2592,00	1,750,50	21 911,50	30,00	-	3305,00	126,75	88,00	24 990,25	5 173,50
BOIS DE CONSTRUCTION.											
Bois carrés en bardeaux par M C pds	1 762,75	634,00	-	1 128,75	-	-	-	-	-	1 762,75	-
Ronds carrés en bardeaux par M L pds	10,00	-	-	10,00	-	-	-	-	-	10,00	-
Planches, madriers, etc., en radeaux par M pouces de mesure	84,00	84,00	-	-	-	-	-	-	-	84,00	-
Planches, madriers, etc., en bateaux par M pouces de mesure	33 933,25	720,75	4,00	32 529,00	-	-	11,00	668,50	-	33 918,25	15,00
Douves à barils par M	124,50	-	-	124,50	-	-	-	-	-	124,50	-
Bardeaux par M	629,00	-	-	629,00	-	-	-	-	-	629,00	-
Courbes de bateaux, tonneaux	5,00	-	-	5,00	-	-	-	-	-	5,00	-
Dormants de chemin de fer	50,00	-	-	50,00	-	-	-	-	-	50,00	-
Chassis de chemin de fer	10,00	-	-	10,00	-	-	-	-	-	10,00	-
Bois de chauffage, cordes	466,00	381,00	77,00	-	-	-	8,00	-	-	381,00	85,00
Barils vides, chaque	53,00	19,00	-	34,00	-	-	-	-	-	53,00	-

Notes

Première partie L'utilisation du Richelieu avant sa canalisation, 1603-1843

La Nouvelle-France, 1603-1763

1 Léo-Paul Desrosiers, Iroquoisie, Montréal, Institut d'histoire de l'Amérique française, 1947, p. 243, 248-249.
2 Ludger Beauregard, "Le peuplement du Richelieu", Revue de géographie de Montréal, vol. 19 (1965), p. 46-47.
3 Ibid., p. 50-51.
4 Ibid., p. 51-52.
5 Ibid., p. 52.
6 Canada. Archives publiques (ci-après APC), MGI, $C^{11}A$, vol. 55, fol. 11, Hocquart au ministre, Québec, 30 octobre 1731.
7 Ibid., vol. 62, fol. 70-75, Chévigny au ministre, Québec, 1734.
8 Ibid., vol. 83, fol. 345-353, "Journal d'un voyage dans le lac Champlain pour y faire couper des mâts de vaisseaux, par le Sieur Levasseur, ingénieur-constructeur".
9 Québec. Archives nationales, NF-2, Ordonnances des intendants, vol. 32, fol. 62v, Hocquart à Levasseur, Québec, 11 août 1744.
10 Jacques Mathieu, La construction navale à Québec, 1739-1759, Québec, Société historique de Québec, 1971, p. 37-38.
11 Pierre-Georges Roy, Inventaire des papiers de Léry conservés aux Archives de la province de Québec, Québec, Archives de la province de Québec, 1939-1940, vol. 2, p. 169, La Galissionnière à Chaussegros de Léry, Montréal, 17 juillet 1748.
12 Louis-Antoine de Bougainville, "Journal de l'expédition d'Amérique commencée en l'année 1756, le 5 mars", Rapport de l'archiviste de la province de Québec, 1923-1924, p. 307.
13 Montcalm-Gozon, Louis-Joseph de, marquis de Saint-Véran, Journal du marquis de Montcalm durant ses campagnes en Canada de 1756 à 1759, H.R. Casgrain éd., Québec, L.J. Demers et frère, 1895, dans Collection des manuscrits du maréchal de Lévis, vol. 7., p. 377-378.

Le régime anglais, commerce et guerre, 1763-1815

1 Fernand Ouellet, Histoire économique et sociale du Québec, 1760-1850, Montréal, Fides, 1971, vol. I, p. 88-89.
2 W.A. MacKintosh étudie en profondeur les relations entre le Canada et le Vermont à cette époque dans "Canada and Vermont: a study in historical geography", The Canadian Historical Review, vol. 8 (mars 1927), p. 9-30.

3 APC, MG11, CO42, vol. 28, p. 160.
4 Ibid., vol. 57, p. 61.
5 Ibid., vol. 77, p. 247.
6 A.R.M. Lower, Great Britain's Woodyard: British America and the Timber Trade, 1763-1867 (ci-après Great Britain's Woodyard), Montréal et London, McGill-Queen's University Press, 1973 p. 65-66.
7 Voir à ce sujet deux articles de Henry N. Muller, "Smuggling into Canada: how the Champlain valley defied Jefferson's embargo", Vermont History, vol. 38, (1970), p. 5-21; "Floating a lumber raft to Québec City, 1805: the journal of Guy Catlin of Burlington", Vermont History vol. 39 (1971), p. 116-124.
8 Donald Creighton, The Commercial Empire of the St. Lawrence, 1760-1850, Toronto, Ryerson, 1927, p. 169.
9 Ludger Beauregard, "Les étapes de la mise en valeur agricole de la vallée du Richelieu", Cahiers de géographie de Québec, nº 32 (septembre 1970) (ci-après "Les étapes") p. 189.
10 Henry N. Muller, "The Commercial History of the Lake Champlain–Richelieu River Route, 1760-1815", thèse de doctorat (Ph.D.), University of Rochester, 1968 (ci-après "Commercial History") p. 260.
11 Fred Van de Water, Lake Champlain and Lake George, New York, Bobbs-Merrill, 1946, p. 283-284; Gertrude E. Cone, "Studies in the Development of Transportation in the Champlain Valley to 1876", thèse de maîtrise, University of Vemont, Burlington, 1945, p. 27.

Compétition commerciale et canalisations, 1815-1843

1 W.T. Easterbrook et H.G.J. Aitken, Canadian Economic History, Toronto, Macmillan, 1956, p. 253.
2 Ibid., p. 253-268.
3 Noble E. Whitford, History of the Barge Canal of New York State, Albany, J.B. Lyon, 1922, p. 14-15.
4 Les diverses étapes de la construction du canal Chambly, ainsi que les démêlés politiques et financiers qui ont accompagné ces travaux, de 1818 à 1843, sont étudiés dans les deux rapports de recherche suivants: John P. Heisler, The Canals of Canada, Travail inédit nº 64 (Parcs Canada, Ottawa, 1971), p. 11, 63-64, 103, 187-188, 206-207, 236-240; Sandra J. Gillis, The Chambly Canal: a Structural History of the Locks, Travail inédit nº 170 (Parcs Canada, Ottawa, 1975).
5 John P. Heisler, op. cit., p. 206.
6 Ibid., p. 187-188.
7 Ibid., p. 236-239.
8 APC, RG8, série C, vol. 43, p. 42-44, Smyth à Mann, 23 août 1826; ibid., MG11, CO42, vol. 204-1, p. 127.
9 Fred Van de Water, op. cit., p. 276-278.
10 A.R.M. Lower, The North American Assault on the Canadian Forest, (ci-après North American Assault), Toronto, Ryerson, 1938 p. 96-98.
11 J.B.A. Allaire, Histoire de la paroisse de Saint-Denis-sur-le-Richelieu, Saint-Hyacinthe, s. éd., 1905, p. 340-342.

12 A. Couillard-Després, Histoire de la famille et de la seigneurie de Saint-Ours, Montréal, s. éd., 1917, vol. 2, p. 400.
13 Fred Van de Water, op. cit., p. 284-286.

Deuxième partie L'utilisation commerciale du canal Chambly, 1843-1960

Le canal Chambly et la conjoncture commerciale: évolution

1 Sandra J. Gillis, op. cit., p. 7-8.
2 John P. Heisler, op. cit., p. 250-252.
3 Sandra J. Gillis, op. cit., p. 9-13.
4 Fred Van de Water, op. cit., p. 293.
5 Cité dans: Jean Hamelin et Yves Roby, Histoire économique du Québec, 1851-1896, Montréal, Fides, 1971, p. 123.
6 Ibid., p. 280.
7 Ibid., p. 295.
8 John P. Heisler, op. cit., p. 356-357.
9 N.E. Whitford, op. cit., p. 40-269.
10 John P. Heisler, op. cit., p. 377.
11 Lawrence R. Chenault, "Economic development and future prospects of the Champlain basin", Champlain Basin, Past, Present, Future: Report of the New York-Vermont Interstate Commission on the Lake Champlain Basin, Albany, State of New York, Legislative document nº 9, 1960, p. 80-84.

Les radeaux de bois

1 H.N. Muller, "Commercial History", p. 24, n. 76.
2 A.R.M. Lower, Great Britain's Woodyward, p. 201-202.
3 Canada. Environnement Canada, Parcs Canada, Région du Québec (ci-après PCQ), Canaux du Québec, letterbooks, 1852-1854, p. 63, John Pase à Thomas A. Begley, secrétaire des Travaux publics, 11 octobre 1852.
4 Ces statistiques apparaissent dans les tableaux nº 3 des Appendices des Journaux de l'Assemblée législative de la Province du Canada, années 1850-1854 (Québec, 1851-1855).
5 PCQ, Canaux du Québec, letterbooks, 1865-1870, John G. Sippell, surintendant des canaux, à C. Préfontaine, surintendant du canal Chambly, 3 août 1866.
6 Ibid., 1865-1870, nº 795, John G. Sippell à Lévi Larue, surintendant de l'écluse Saint-Ours, 2 août 1867.
7 François Goyette, "Soixante ans de navigation", Le Richelieu, Saint-Jean, Qc, 25 mars 1943, p. 3; 1er avril 1943, p. 3, 11.
8 A.R.M. Lower, Great Britain's Woodyard, p. 174-177.
9 H.R. Morgan, "Steam navigation on the Ottawa river", Papers, and Records of the Ontario Historical Society, vol. 23 (1926), p. 372-374.

10 PCQ, Canaux du Québec, letterbooks, 1874-1876, nº 717, John G. Sippell au capitaine Jones, 19 juillet 1875.
11 Ibid., 1865-1870, nº 1659, J.G. Sippell à F. Braun, secrétaire des Travaux publics, 8 octobre 1869.
12 F. Van de Water, op. cit., p. 286-293.

Les voiliers

1 Gertrude E. Cone, op. cit., p. 35.
2 Ibid., p. 37.
3 Gérald Tulchinsky, "Une entreprise maritime canadienne-française: la Compagnie du Richelieu, 1845-1854", Revue d'histoire de l'Amérique française, vol. 26 (mars 1973), p. 563.
4 François Goyette, op. cit., 25 mars 1943, p. 3.
5 Ibid., 1er avril 1943, p. 11.
6 PCQ, Canaux du Québec, letterbooks 1865-1870, nº 1011, J.G. Sippell à F. Braun, 10 février 1868.
7 Ibid., nº 1015, capitaine J. Jones à J.G. Sippell, 20 février 1868.
8 Ce tableau est dressé à partir de données statistiques publiées, pour les années utilisées, soit dans les rapports annuels du ministère des Travaux publics, soit dans les rapports annuels du ministère des Chemins de fer et Canaux.
9 Canada. Ministère des Travaux publics, Rapport général du commissaire des Travaux Publics pour l'année expirée le 30 juin 1867, Ottawa, Hunter, Rose et Lemieux, 1868, p. 422.

Les barges

1 Ralph N. Hill, Yankee Kingdom: Vermont and New Hampshire, New York, Harper and Row, 1973, p. 171.
2 Ibid., p. 172.
3 A.R.M. Lower, North American Assault, p. 96-97.
4 APC, MG13, WOI, vol. 552, p. 470.
5 Gérald Tulchinsky, op. cit., p. 566, 571, 574.
6 PCQ, Canaux du Québec, letterbooks, 1852, J.F. McDonald à T.A. Begley, 1er avril 1852.
7 Ibid., 1865-1870, nº 1498, J.G. Sippell à L. Barnes, 10 juin 1869.
8 Ibid., 1881-1884, p. 349-350, H. Parent à A.P. Bradley, secrétaire des Chemins de fer et Canaux, 14 septembre 1882.
9 Frank H. Godfrey, The Godfrey Letters, Syracuse, The Canal Society of New York State, 1973, p. 17-19.
10 PCQ, Canaux du Québec, letterbrooks, 1854-1856, p. 260, J.G. Sippell à P.F. Chartier, surintendant du canal Chambly, 14 juillet 1855.
11 Le Canada-Français, Saint-Jean, Qc, 13 mars 1919, p. 5.
12 Ibid., 25 septembre 1919, p. 5.
13 René l'Heureux, Canal de Chambly, 100 ans de service, 1843-1943, Saint-Jean, Éditions du Richelieu, 1943, p. 50, 58.

14 Le Canada-Français, Saint-Jean, Qc, 2 mai 1913, p. 7.
15 PCQ, transcriptions d'entrevues orales réalisées par Louise-Andrée Hardy (ci-après LAH): Rodolphe Lecompte, maître-éclusier, Chambly, mai 1975, p. 13.
16 François Goyette, op. cit., 1er avril 1943, p. 3.
17 Ludger Beauregard, "Les Étapes", p. 198.
18 Ibid.
19 Montreal, Herald, 14 mai 1891, p. 6.
20 PCQ, Canaux du Québec, letterbooks, 1884-1887, p. 486-487, E.H. Parent à A.P. Bradley, 12 août 1885.
21 Ibid., p. 343, L.A. Lesage à C. Ulric, 7 mai 1885.
22 Ludger Beauregard, "Les étapes", p. 191-198.
23 Le Canada-Français, Saint-Jean, Qc, 16 novembre 1900, p. 8; 1er novembre 1901, p. 8; 8 novembre 1901, p. 8; 29 décembre 1911, p. 7.
24 PCQ, LAH: Zotique Potvin, maître-éclusier, Chambly, avril 1975, p. 8.

Les vapeurs

1 F. Van de Water, op. cit., p. 283-284.
2 Ibid., p. 286-292.
3 APC, MG13, WO55, vol. 863, p. 242, colonel John By au général Mann, Montréal, 13 juillet 1826.
4 Ibid., p. 242v-243.
5 Ibid., p. 243-243v, 245-246.
6 Ibid., p. 245-245v.
7 George H. Wilson, "The Application of Steam to the St. Lawrence Valley Navigation, 1809-1840", thèse de maîtrise, université McGill, Montréal, 1961, p. 113-118.
8 Ibid., p. 118-124.
9 Le Richelieu, Saint-Jean, Qc, 1er juillet 1943, p. 1.
10 Gérald Tulchinsky, op. cit., p. 569-572.
11 Ibid., p. 575.
12 Ibid., p. 579.
13 Le Richelieu, Saint-Jean, Qc, 1er juillet 1943, p. 1.
14 Montreal Herald, 20 juin 1891, p. 16.
15 PCQ, Canaux du Québec, letterbooks, 1874-1876, p. 216, J.G. Sippell à F. Braun, 13 avril 1875.
16 La Minerve, Montréal, 5 mai 1891, p. 4.
17 PCQ, Canaux du Québec, letterbooks, 1865-1870, nº 1050, J.G. Sippell à Lévi Larue, 2 avril 1868.
18 Ibid., Chambly Canal Register Nº I, 1859-1868, non-paginé, passim.
19 PCQ, Canaux du Québec, letterbooks, 1874-1876, p. 216, J.G. Sippell à F. Braun, 13 avril 1875.
20 F.H. Godfrey, op. cit., p. 1.
21 Le Canada-Français, Saint-Jean, Qc, 3 juin 1910, p. 10.
22 La Minerve, Montréal, 8 octobre 1883, p. 3a.

23 Le Canada-Français, Saint-Jean, Qc, 28 août 1908, p. 10.
24 PCQ, Canaux du Québec, letterbooks, 1878, p. 127, G.F. Baillargé, adjoint de l'ingénieur en chef des canaux, au capitaine Cockburn, 13 avril 1878.
25 Ibid., 1862-1865, nº 1101, J.G. Sippell à F. Braun, 22 juillet 1864.
26 Ibid., 1865-1870, nº 825, J.G. Sippell à F. Braun, 3 septembre 1867.
27 Le Canada-Français, Saint-Jean, Qc, 21 janvier 1937, p. 7.
28 Ibid., 10 décembre 1936, p. 1.
29 Les statistiques ayant trait à la navigation au canal Chambly, au cours de la période 1900-1960, proviennent de trois sources. Pour les années 1900-1935: Canada. Department of Railways and Canals, Annual Report of the Minister of Railways and Canals, Ottawa, Imprimeur de la reine, 1901-1936; pour l'année 1936: Canada. Department of Transport, Annual Report of the Minister of Transport, Ottawa, Imprimeur de la reine, 1937; pour la période 1948-1960: Canada. Department of Trade and Commerce Dominion Bureau of Statistics, (ci-après DBS, DTC), Canal Statistics, Ottawa, Imprimeur de la reine, 1949-1961.
30 Canada. DBS, DTC, Canal Statistics for the Year Ended December 31, 1950, Ottawa, Imprimeur de la reine, 1951, p. 38-39.
31 Ibid., 1960, p. 70.
32 Le Canada-Français, Saint-Jean, Qc, 2 mai 1913, p. 7.
33 Canada. DBS, DTC, Canal Statistics for the Year Ended December 31, 1950, p. 12-13.
34 Ibid., 1970, p. 69-70.

Conclusion

1 L.R. Chenault, op. cit., p. 81.
2 F. Ouellet, op. cit., vol. 2, p. 367.

Appendice A

1 Province du Canada. Dixième volume des journaux de l'Assemblée législative, session 1851 (Québec 1851), append. A, tableau nº 11.

Appendice B

1 Province du Canada. Dixième volume des journaux de l'Assemblée législative, session 1851 (Québec 1851), append. A., tableau nº 3.

Bibliographie

L'Alliance (Saint-Jean, Qc)
1893.

Allaire, J.B.A.
Histoire de la paroisse de Saint-Denis-sur-Richelieu, Saint-Hyacinthe, s. éd., 1905.

Andrews, Israel D.
Report on the Trade and Commerce of the British North American Colonies and upon the Trade of the Great Lakes and Rivers, Washington, Treasury Department of the United States, 1853.

L'Aurore des Canadas (Montréal)
1840-1843

Bas-Canada. Assemblée législative.
Appendices aux Journaux de l'Assemblée législative du Bas-Canada, 1809-1840, Québec, 1810-1841.

Bassett, T.D.
"An Inland Port: Burlington, Vermont, in 1840", New England Quarterly, vol. 44, nº 4 (décembre 1971), p. 635-649, Boston.

Beauregard, Ludger
"La vallée du Richelieu", thèse de doctorat (Ph.D.), université de Montréal, 1957.
---. "Le peuplement du Richelieu", Revue de géographie de Montréal, vol. 19 (1965), p. 43-74, Montréal.
---. "Les étapes de la mise en valeur agricole de la vallée du Richelieu", Cahiers de géographie de Québec, nº 32 (septembre 1970), p. 171-214, Québec.

Bliss, Henry
Statistics of the Trade, Industry and Resources of Canada, Londres, John Richardson, 1833.

Bouchette, Joseph
The British Dominions in North America, or a Topographical and Statistical Description of the Provinces of Lower and Upper Canada..., Londres, Longman, Rees, Ormes, Brown and Green, 1832, 2 vol.

Bougainville, Louis-Antoine de
"Journal de l'expédition d'Amérique commencée en l'année 1756, le 5 mars", Rapport de l'archiviste de la province de Québec, 1923-1924, p. 204-378, Québec.

Brosseau, J.-D.
Saint-Jean-de-Québec: origine et développement, Saint-Jean, Éditions Le Richelieu, 1937.

Brown, George W.
"The Opening of the St. Lawrence to American Shipping", Canadian Historical Review, vol. 7, nº 1 (mars 1926), p. 4-12, Toronto.

Campbell, Patrick
Travels in the Interior Inhabited Parts of North America in the Years 1791 and 1792, Toronto, The Champlain Society, 1937.

Canada. Archives publiques. Division des manuscrits.
MG1, C[11]A, correspondance générale, Canada, vol. 55, 62, 83.
MG8, F80, Saint-Ours, originaux et transcriptions, vol. 13.
MG11, CO42, Quebec and Lower Canada, transcriptions, vol. 28, dossier 204-1.
MG11, CO47, Canada, Miscellanea, transcriptions, vol. 80.
MG13, WOI, In Letters, North America, vol. 552.
MG13, WO44, Ordnance, In Letters, Canada, vol. 36, 37.
MG13, WO55, Ordnance, Miscellanea, vol. 863-881.
MG24, L3, collection Baby, vol. 17-21.
RG1, E12, Reports and Registers Retained in Executive Council, vol. 3, 9.
RG1, E15A, Lower Canada, vol. 187-188 (Customs, 1828), vol. 260-261. (Chambly Canal Commissioner, 1832-1836).
RG4, B58, Customs Records, vol. 9.
RG4, C1, Provincial Secretary's Correspondence, Canada East, vol. 45, 328-336, 772-774.
RG4, C2, Provincial Secretary's Letter Books, Canada East, vol. 13-20.
RG8, "C Series", British Military Records, correspondance, vol. 43.
RG11, A, 1, série III, Bureau des travaux publics, vol. 2-6, 48-56.
RG11, B1a, vol. 233, 299.
RG16, A5, Revenu national, douanes, vol. 389-395, 427-436, 493-497, 583.
RG42, ministère des Transports, Marine (registres maritimes), vol. 175-179, 214.
RG43, B1, ministère des Chemins de fer et Canaux, correspondance - 1901, vol. 9, 12, 256.
RG43, B2, correspondance 1902 -, vol. 7-8.

Report of the Public Archives, 1889, éd. Douglas Brymner, Ottawa, Queen's Printer, 1890.

Report of the Public Archives, 1890, éd. Douglas Brymner, Ottawa, Queen's Printer, 1891.

Canada. Department of Trade and Commerce. Dominion Bureau of Statistics.
Canal Statistics, 1949-1970, Ottawa, 1950-1971.

Canada (province). Assemblée législative.
Appendix to the Journals of the Legislative Assembly of the Province of Canada, 1850-1854, divers lieux, divers éditeurs, 1851-1855.

Canada. Environnement Canada, Parcs Canada, région du Québec, canaux du Québec.
Chambly Canal, Register nº 1, 1859-1868.
Letterbooks, 1852-1920.
Rapport de navigation, Chambly Canal, Locks nºs 1, 2, 3, 1928-1949.
Transcriptions d'entrevues orales réalisés par Louise-Andrée Hardy de janvier à juin 1975.

Canada. Ministère des Chemins de fer et Canaux.
Rapports annuels du ministère des Chemins de fer et Canaux (1879-1936), Ottawa, Imprimeur de la reine, 1880-1937.

Canada (province). Bureau des travaux publics.
Rapports annuels du ministère des Travaux publics, divers lieux, divers éditeurs, 1841-1858.
Rapports généraux du commissaire des Travaux publics, Ottawa, Imprimeur de la reine, 1867-1882.

Canada. Parlement.
Sessional Papers, Ottawa, Imprimeur de la reine, 1867-1895.

Le Canada-Français (Saint-Jean, Qc)
1893-1975.

Le Canadien (Québec)
1879-1881

Canfield, Thomas H.
"Discovery, Navigation and Navigators of Lake Champlain", Vermont Historical Gazetteer, éd. A.M. Hemenway, Burlington, 1867-1891, 5 vol.: vol. I, p. 656-707.

Caron, Ivanhé
La colonisation de la province de Québec, Québec, L'Action sociale, 1923-1927, 2 vol.

Chenault, Lawrence R.
"Economic Development and Future Prospects of the Champlain Basin", Champlain Basin, Past, Present, Future: Report of the New York-Vermont Interstate Commission on the Lake Champlain Basin, Albany, State of New York, Legislative document nº 9, 1960, p. 67-90.

Coffin, William F.
The Canal and the Rail, Montréal, J. Starke, 1848.

Cone, Gertrude E.
A Selective Bibliography of Publications on the Champlain Valley, Plattsburgh, N.Y., 1959.
---. "Studies in the Development of Transportation in the Champlain Valley to 1876", thèse de maîtrise, University of Vermont, Burlington, 1945.

Corley, Nora
"The St. Lawrence Ship Channel, 1805-1865", Cahiers de géographie de Québec, vol. 11 (1967), p. 277-306, Québec.

Couillard-Després, A.
Histoire de la famille et de la seigneurie de Saint-Ours, Montréal, Sourds-Muets, 1917, 2 vol.

Le Courrier de Montréal
1879-1880.

Le Courrier de Saint-Jean
1896-1909.

Craig, G.M.
Early Travellers in the Canadas, 1791-1867, Toronto, Macmillan, 1955.

Creighton, Donald
The Commercial Empire of the St. Lawrence, 1760-1850, Toronto, Ryerson, 1937.

Crockett, Walter H.
A History of Lake Champlain, 1609-1936, Burlington, Vermont, McAuliffe Paper, 1937.

Croil, James
Steam Navigation in Canada and its Relation to the Commerce of Canada and the United States, Toronto, 1898.

Daily Witness (Montréal)
1879-1880.

Defebaugh, James E.
History of the Lumber Industry of America, Chicago, s. éd., 1960, 2 vol.

Demers, Philippe
Quelques études sur notre histoire régionale, Saint-Jean, Éditions du Canada-français, 1946.

Desrosiers, Léo-Paul
Iroquoisie, Montréal, Institut d'histoire de l'Amérique française, 1947.

Drapeau, Stanislas
Études sur les développements de la colonisation du Bas-Canada depuis 10 ans (1851-1861), Montréal, Léger Brosseau, 1863.

Dubuc, Alfred
"Montréal et les débuts de la navigation à vapeur sur le Saint-Laurent", Revue d'histoire économique et sociale, vol. 45 (1967), p. 105-118, Paris.

Easterbrook, W.T. et Hugh G.J. Aitken
Canadian Economic History, Toronto, Macmillan, 1956.

L'Écho d'Iberville (Saint-Jean, Qc)
1879-1882.

Ellis, David M.
"Rivalry Between the New York Central and the Erie Canal", New York History, vol. 29, nº 3 (juillet 1948), p. 288-300, New York.

Eurydice, Ahoy! A Short Account of a Yatch Cruise on Lake Champlain in the Summer of 1880
Montréal, John Lovell, 1881.

Fergusson, Adam
Practical Notes Made During a Tour in Canada, Édimbourg, Blackwood, 1833.

Le Franco-Canadien (Saint-Jean, Qc)
1860-1895.

Gazette (Montréal)
1879-1885.

La Gazette de Sorel
1877-1878.

Gillis, Sandra J.
The Chambly Canal: A Structural History of the Locks, Manuscript Report Series/Travail inédit nº 170 (1975), Parcs Canada, Ottawa.

Glazebrook, G.P. de T.
A History of Transportation in Canada, Toronto, Ryerson, 1938.

---. "Roads in New France and the Policy of Expansion" The Canadian Historical Association Annual Report, 1934, Toronto, University of Toronto Press, 1935, p. 48-56.

Glimpses along the Richelieu River and Lake Champlain with many Illustrations and a Short Description of the Historic Points of Interest Montréal, Benallack Litho. & Printing, 1900.

Godfrey, Frank H.
The Godfrey Letters: Captain Frank H. Godfrey Tells About His Days on the Canals, Syracuse, N.Y., The Canal Society of New York State, 1973.

Goyette, François
"Soixante ans de navigation", Le Richelieu (Saint-Jean, Qc), 25 mars 1943, p. 3; 1er avril 1943, p. 3, 11.

Gray, Hugh
Letters from Canada in 1806, 1807, 1808, Londres, Longman, 1909.

Greening, W.E.
"The Lumber Industry in the Ottawa Valley and the American Market in the Nineteenth Century", Ontario History, vol. 62, nº 2 (1970), p. 134-136.

Hamelin, Jean et Yves Roby
Histoire économique du Québec, 1851-1896, Montréal, Fides, 1971.

Hamilton, Edward P.
Lake Champlain and the Upper Hudson Valley, Ticonderoga, N.Y., Fort Ticonderoga Association, 1959.

Heisler, John P.
The Canals of Canada, Manuscript Report Series nº 64 (1971), Parcs Canada, Ottawa. (Maintenant publié dans Lieux historiques canadiens: cahiers d'archéologie et d'histoire, nº 8 (1980.)

Montreal Herald
(Daily Herald à partir de 1892) 1879-1892.

Hill, Henry W.
An Historical Review of Waterways and Canal Construction in New York State, Buffalo, N.Y., Buffalo Historical Society Publications, nº 12, 1908.

Hill, Ralph N.
Yankee Kingdom: Vermont and New Hampshire, New York, Harper and Row, 1973.

Hodgson, Robert D.
"The Champlain—Richelieu Lowland: A Study in Historical Geography", thèse de doctorat (Ph.D.), University of Michigan, Detroit, 1951.

International Joint Commission. Canada et États-Unis.
The Champlain Waterway: Interim Report, Ottawa, Imprimeur du roi, 1938.
---. Richelieu River Remedial Works: Ottawa-Washington, 1937, Ottawa, Imprimeur du roi, 1938.

International Waterway Commission. Canada et États-Unis.
Joint Report of the International Waterways Commission, Buffalo, N.Y., 15 novembre 1906.

Innis, H.A. et A.R.M. Lower, éd.
Select Documents in Canadian Economic History, 1783-1885, Toronto, University of Toronto Press, 1933.

Jarvis, J.B.
Report Relative to the Survey of the Proposed Caughnawaga Canal, Québec, s. éd., 1835.

Keefer, Thomas C.
De l'avenir et de l'influence des canaux du Canada, Toronto, A.H. Armour et cie, 1850.

Kimball, Francis P.
New York, the Canal State, Albany, Argus Press, 1937.

Kingsford, William
The Canadian Canals: Their History and Cost, Toronto, Rollo et Adam, 1865.

Kirkland, Edward Chase
Men, Cities and Transportation: a Study in New England History, 1820-1900, Cambridge, Mass., Harvard University Press, 1948, 2 vol.

Lambert, John
Travels through Canada in 1806, 1807 and 1808,
Londres, Baldwin, 1816.

Letarte, Jacques
Atlas d'histoire économique et sociale du Québec, 1851-1901, Montréal, Fides, 1971.

Lévis, François-Gaston, duc de
Collection des manuscrits du maréchal de Lévis, éd. H.R. Casgrain, Montréal et Québec, 1889-1895, 12 vol.

L'Heureux, René
Canal de Chambly: 100 ans de service, 1843-1943, Saint-Jean (Qc), Éditions du Richelieu, 1943.

Lower, Arthur R.M.
Great Britain's Woodyard: British America and the Timber Trade, 1763-1867, Montréal et London, McGill-Queen's University Press, 1973.
---. "The Forest in New France: A Sketch of Lumbering in Canada before the English Conquest", The Canadian Historical Association, Annual Report, 1928, Ottawa, Department of Public Archives, 1929, p. 78-90.
---. The North American Assault on the Canadian Forest: A History of the Lumber Trade Between Canada and the United States, Toronto, Ryerson, 1938.

Masters, D.C.
The Reciprocity Treaty of 1854, Toronto, McClelland and Stewart, 1963.

Mathieu, Jacques
La construction navale à Québec, 1739-1759, Québec, Société historique de Québec, 1971.

MacKintosh, W.A.
"Canada and Vermont: A Study in Historical Geography", The Canadian Historical Review, vol. 8, nº 1 (mars 1927), p. 9-30.

La Minerve (Montréal)
1879-1892.

Montcalm-Gozon, Louis-Joseph de, marquis de Saint-Véran
Journal du marquis de Montcalm durant ses campagnes en Canada de 1756 à 1759, éd. H.R. Casgrain, Québec, L.J. Demers et frère, 1895, dans: Collection des manuscrits du maréchal de Lévis, vol. 7.

Moore, Arthur H.
The Valley of the Richelieu: An Historical Study, Saint-Jean (Qc), Smith, 1929.

Morgan, H.R.
"Steam Navigation on the Ottawa River", Ontario Historical Society, Papers and Records, vol. 23 (1926), p. 370-383, Toronto.

Muller, Henry N.
"Floating a Lumber Raft to Quebec City, 1805: The Journal of Guy Catlin of Burlington", Vermont History, vol. 39, nº 2 (1971), p. 116-124, Montpelier.
---. "Smuggling into Canada: How the Champlain Valley Defied Jefferson's Embargo", Vermont History, vol. 38, nº 1 (1970), p. 5-21, Montpelier.
---."The Commercial History of the Lake Champlain--Richelieu River Route, 1760-1815", thèse de doctorat (Ph.D.), University of Rochester, Rochester, N.Y., 1968.

L'Opinion publique (Montréal)
1880-1883.

Ouellet, Fernand
Histoire économique et sociale du Québec, 1760-1850, Montréal, Fides, 1971, 2 vol.

Palmer, J.
Journal of Travels in the United Stated of North America and in Lower Canada in 1817, Londres, Sherwood, 1818.

La Patrie (Montréal)
1879-1883.

Parker, Keith A.
"The Staples Industries and Canadian Economic Development, 1841-1867", thèse de doctorat (Ph.D.), University of Maryland, Baltimore, 1966.

Patton, M.J.
"Shipping and Canals", dans Canada and its Provinces, éd. A. Shortt et A.G. Doughty, Toronto, 1914-1917, 22 vol.: vol. 10, 2e partie, p. 475-535.

La Presse (Montréal)
1879-1884.

Le Protectioniste (Saint-Jean, Qc)
1882

Québec. Archives nationales.
NF 2, Ordonnaces des intendants, 1666-1760, vol. 32.

Rameau, Jean-Louis
"Le Richelieu", thèse de licence en sciences commerciales, Écoles des hautes études commerciales, Montréal, 1948.

Raudzens, George K.
"The Military Impact on Canadian Canals, 1815-1825", The Canadian Historical Review, vol. 54, nº 3 (septembre 1973), p. 273-286, Toronto.

Le Richelieu (Saint-Jean, Qc)
1943

Roy, Pierre-Georges, éd.
Inventaire des papiers de Léry conservés aux Archives de la Province de Québec, Québec, Archives de la province de Québec, 1939-1940, 3 vol.

Shanly, W.
Report to the Directors of the Caughnawaga Ship Canal Company, Montréal, Penny, Wilson & Company, 1874.

Shaw, Ronald E.
Erie Water West: A History of the Erie Canal, 1792-1854, Lexington, University of Kentucky Press, 1966.

Shepherd, Robert E.
"The Richelieu and Ontario Fleet", The Detroit Marine Historian, vol. 8, nº 7 (mars 1955), vol. 8, nº 8 (avril 1955); vol. 8, nº 9 (mai-juin 1955), non-paginé.

Shotwell, John S.G.
"The Champlain Waterway", Canadian Geographical Journal, vol. 64, nº 3 (1962), p. 94-103, Ottawa.

Taylor, Henry
Journal of a Tour from Montreal, Quebec, W. Cowan, 1840.

Tefft, Richard C.
Improvement of the Champlain Waterway: An Exploratory Investigation, Montréal, The Chamber of Commerce of Quebec, 1956.

Tessier, Albert
"Un projet de canalisation du Richelieu en 1855", Cahier des Dix, vol. 26 (1961), p. 199-210, Montréal.

Tourillon, Jules
"The Improvement of the Richelieu Waterway", Revue Trimestrielle Canadienne, vol. 35, nº 137 (1949), p. 3-7.

Tucker, G.N.
The Canadian Commercial Revolution, 1845-1851, Toronto, McClelland and Stewart, 1964.

Tulchinsky, Gerald
"Une entreprise maritime canadienne-française, la Compagnie du Richelieu, 1845-1854", Revue d'histoire de l'Amérique française, vol. 26, nº 4 (mars 1973), p. 559-582, Montréal.

Urquhart, M.C. et K.A.C. Buckley
Historical Statistics of Canada, Toronto, Macmillan, 1965.

Vallerand, Noël
Histoire des faits économiques de la vallée du Saint-Laurent, 1760-1866, Montréal, Presses de l'université du Québec, 1969.

Van de Water, Fred
Lake Champlain and Lake George, New York, Bobbs-Merrill, 1946.

Weld, Isaac
Voyage au Canada pendant les années 1795, 1796 et 1797, Paris, Le Petit Jeune, 1800, 3 vol.

Whitford, Noble E.
History of the Barge Canal of New York State, Albany, J.B. Lyon Company, 1922, supplément au Annual Report of the State Engineer and Surveyor for the Year Ended June 30 1921.
---. History of the Canal System of the State of New York Together with a Brief History of the Canals of the United States and Canada, Albany, J.B. Lyon Company, 1906, 2 vol.

Williamson, Chilton
"New York's Impact on the Canadian Economy Prior to the Completion of the Erie Canal", New York State History, vol. 24 (janvier 1943), p. 24-38.
---. "New York Struggle for the Champlain Balley Trade, 1760-1825", New York State History, vol. 22 (octobre 1941), p. 426-436.

Wilson, David
Life in Whitehall During the Ship Fever Times, Whitehall, N.Y., Inglee and Tefft, 1900.

Wilson, Goerge H.
"The Application of Steam to the St. Lawrence Valley Navigation, 1809-1840", thèse de maîtrise, université McGill, Montréal, 1961.

Wyld, Lionel D.
Low Bridge! Folklore and the Erie Canal, Syracuse, N.Y., Syracuse University Press, 1962.